



RETEN I KOLDING DOM

afsagt den 22. marts 2023

Sag BS-30323/2021-KOL

Sagsøger

(advokat Rikke Lenette Omme)

mod

Sagsøgte A/S (Sgt. A/S)

(advokat Joakim Bondesen)

Denne afgørelse er truffet af Dommer

Sagens baggrund og parternes påstande

Retten har modtaget sagen den 13. august 2021.

Sagsøger var ansat ved Sgt. A/S på Boreplatform 1 (B1) den 16. august 2016. Den dag blev der foretaget en øvelse med en livbåd, hvor båden i frit fald kom fra boreplatformen og ned på havet. Sagsøger var kaptajn på livbåden og i forbindelse med øvelsen, fik han nakkesmerter. Han blev sygemeldt. Hændelsen er anerkendt som en arbejdsskade i 2019, og han modtager i dag førtidspension.

Retten skal ved deldommen afgøre om arbejdsgiveren, Sgt. A/S, er ansvarlig for hans tilskadekomst.

Sagsøger har nedlagt følgende påstand:

Sagsøgte er som arbejdsgiver erstatningsansvarlig for den personskade sagsøger fik ved livbådsøvelsen den 16. august 2016.

Sgt. A/S har nedlagt påstand om frifindelse.

Dommen indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a.

Oplysningerne i sagen

Arbejdstilsynet var på besøg på B1 den 23. til den 24. maj 2016. Af deres brev til Sgt. A/S af 27. juni 2016 fremgår følgende:

"...

Resultatet af tilsynet

Der blev fundet fire afvigelser fra lovgivningen i forbindelse med tilsynet.

1. Der er ikke gennemført sejlads med redningsbådene siden 2010, jf. observation nr. 1. Det er Arbejdstilsynets vurdering, at der skal gennemføres sejlads med redningsbådene for at forbedre muligheden for at nedbringe de sikkerheds- og sundhedsmæssige risici, der er forbundet med en nødsituation samt for at eftervise redningsbådernes sødygtighed og dermed deres brugsklare tilstand. Den manglende sejlads er efter Arbejdstilsynets vurdering en overtrædelse af § 23, stk. 1 og 2, i bekendtgørelse nr. 1197, af 23. oktober 2015, om beredskab m.v. i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter:

Henholdsvis operatøren og ejeren skal sikre, at der med passende mellemrum holdes øvelser, der afprøver evakueringsanalysen, jf. bekendtgørelse om styring

af sikkerhed og sundhed m.v. i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter m.v., og beredskabet.

Stk. 2. Øvelserne, der er nævnt i stk. 1, skal planlægges, tilrettelægges og evalueres med henblik på at forbedre muligheden for at nedbringe de sikkerheds- og sundhedsmæssige risici, der er forbundet med en nødsituation.

Samt overtrædelse af § 27, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1197, af 23. oktober 2015, om beredskab m.v. i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter m.v.:

Redningsmidlerne skal som minimum være

..."

Efter øvelsen den 16. august 2016 blev hændelsen anmeldt som en arbejdsulykke den 25. august 2016. I den er hændelsesforløbet beskrevet sådan:

"...

Beskrivelse af forløbet

IP er livbåds-kaptajn og under lovpligtig tes af denne, er han som Kaptajn placeret i Kaptajnsædet. Dette gør ham klar til at styre båden efter den er landet på havet. Kort tid efter drop af båden på havet, klager IP sig over nakkesmerter. Disse formodes at komme fra det impact der opstår, når båden rammer vandet. IP kontakter platformens sygeplejeske dagen efter og klager over smerter i nakken. IP arbejder de næste 3 dage i.h.t. arbejdsplanen.

...

Arbejdsgiveren udarbejdede en Synergi Life Rapport omkring hændelsen. Af den fremgår følgende:

"...

Hvor og hvad	
Operator Licens nr.	
Dato	17-08-2016 10:30
Opfølgings-dato	
Hændelsessted	Danmark - B1
Overskrift	Smerter i nakken efter Livbåd launch (LTI)
Sagsbeskrivelse	Livbådskaptajnen var spændt fast efter procedurene. Men har efter bådlaunch fået ondt i nakken. Kaptajnen kontakter medic og for tildelt smerte stillende medicin mm. Der afventes hvordan smerterne er i morgen.

...

Extra person 2	P1 27-10-2016 - Sag reklassificeret som LTI	Person 1
Sagskategorisering	Sagsøger	Hvordan afdækket
Systembeskrivelse		
Involveret firma	Sgt. A/S [109554]	
Kontaktperson		
Undersøgt	Nej	
Mulige konsekvenser, årsager og aktioner:	Livbådskaptajnen sidder som den eneste med ansigtet fremadrettet. Derfor er der grund til, at formode, at impactet ved bådlaunch er væsentligt større, idet hovedet ikke støttes på samme måde, som når man sidder på normalvis (med ryggen og baghoved lænet op/supporteret af sæde)	

...

Årsager					
Årsagsbeskrivelse	Livbådskaptajnen sidder som den eneste med ansigtet fremadrettet. Derfor er der grund til, at formode, at impactet med bådlaunch er væsentligt større, idet hovedet ikke støttes på samme måde, som når man sidder på normalvis (med ryggen og baghoved lænet op/supporteret af sæde)				
Årsager	<table> <tr> <th>Kategori</th><th>Årsager</th></tr> <tr> <td>Faciliteter, værktøj,</td><td>Utilstrækkelig design/specifikation/styring af ændringer (management of</td></tr> </table>	Kategori	Årsager	Faciliteter, værktøj,	Utilstrækkelig design/specifikation/styring af ændringer (management of
Kategori	Årsager				
Faciliteter, værktøj,	Utilstrækkelig design/specifikation/styring af ændringer (management of				

	udstyr, materialer, change]
	produkter
	Farer på arbejdspladsen Ergonomi (støj, lys, temperatur, arbejdsstilling)
Aktion	
Aktion 1	
Accepter aktion	-- Ikke valgt --
Type	Midlertidig
Frist	30-09-2016
Aktion afsluttet	12-09-2016
Ansvarlig funktion	Sgt. A/S Operated Value Centres - Operations - Maintenance & Modification - Construction - B1
Foreslået aktion	Offshore Supervision Der bør overvejes om livbådskaptajnen ikke skal sidde på et almindeligt sæde ved øvelser. Det bør også overvejes, om hvorvidt livbådskaptajnen skal sidde på sin plads i en alvorlig krise situation. Her tænkes på, at livbådskaptajnens sæde efter launch, skal rejses op af to personer, før det er muligt, at nå håndtag, ror og instrumenter (det ville ha været hurtigere, at skifte fra en alm. plads og op i førersædet) (dette indebærer muligvis, at main release håndtaget skal flyttes ned til alm. plads. Emergency release håndtaget sidder ved pummandens plads)

Kommentar	P2 21/8-16: Det er på OIM handover 18/8 besluttet, at ved launch for test af livbåde - og for den sags skyld også i en skarp situation - skal kaptajnen sidde i et passagersæde. Pumpemanden udlæser båden. Aktionen holdes åben for at afklare tekniske detaljer som beskrevet, samt klarlægge ændringer til skiltning og dokumentation jf. aktion 3.
Status	Udført
Aktionansvarlig Synergi bruger	B1
Anden aktionsansvarlig person	
Kontaktperson e-mail	
Er aktionen blevet reviewet?	Nej
Action evaluation	
Aktion 2	Se FANE 2 + FAN 3
Accepter aktion	Jeg accepterer aktionen og tidsfristen
Type	Forebyggende
Frist	23-09-2016
Aktion afsluttet	29-09-2016
Ansvarlig funktion	Sgt. A/S Operated Value Centres - Operations - B1 Operations
Foreslået aktion	P3 for informere kursusleverandører om hændelsen på B1 kursusudbydere skal så komme med en udtagelse til Dong om hvorvidt denne hændelse vil ændre på informationerne på livbåds-kurset hvor kursister ind til nu er blevet instrueret i at benytte livbåds-kaptajns sædet under drop.
Kommentar	Svar fra kursusudbyder MARTEC og Falck Nutech er vedhæftet under dokumenter.
Status	Udført
Aktionansvarlig Synergi bruger	Person 4
Anden aktionsansvarlig person	
Kontaktperson e-mail	
Er aktionen blevet reviewet?	Nej
Action evaluation	
Aktion 3	Se FANE 4
Accepter aktion	-- Ikke valgt --
Type	Midlertidig
Frist	31-10-2016
Aktion afsluttet	11-10-2016
Ansvarlig funktion	Sgt. A/S Operated Value Centres - Operations - Maintenance & Modification - Modification Projects
Foreslået aktion	Der skal undersøges hos leverandør (Norsafe) om den manuelle hydraulikpumpe ved færsædet kan flyttes til andet bagudvendt sæde. Rent praktisk kan det helt sikkert lade sig gøre at lave en sekundær udlæsnings metode fra en anden position i båden.
Kommentar	Forbedringsforslaget gives videre til vurdering hos Person 5
	P6 10-10-16:
	Efter aftale med P7 gives aktionen videre til hendes afdeling.
	Aktionen flyttes til P8 10.10.2016 P7
	P8 10-10-2016:
	Det er umiddelbart ikke muligt at lave en ny sekundær udlæsning, da dette kræver ny type godkendelse af bådene. Der findes allerede i dag en emergency release som kan anvendes som sekundær udlæsning, denne betjenes fra det af de bagerste sæder i båden. Hvis det kan accepteres at emergency release
	anvendes som 1. prioritet og at den primære (ved kaptajn sædet) anvendes som 2. prioritet (back-up), så gør jeg ikke mere med aktionen.
Status	Udført
Aktionansvarlig Synergi bruger	P8
Anden aktionsansvarlig person	
Kontaktperson e-mail	
Er aktionen blevet reviewet?	Nej
Action evaluation	
Aktion 4	
Accepter aktion	-- Ikke valgt --
Type	Midlertidig
Frist	08-11-2016
Aktion afsluttet	15-11-2016
Ansvarlig funktion	Sgt. A/S Operated Value Centres - Operations - B1 Operations
Foreslået aktion	P9 08-11-2016 : Indstil af øvelsessætning af livbådene, og afvent udfald af igangværende drøftelser i Offshore-sikkerhedsrådet.
Kommentar	
Status	Udført
Aktionansvarlig Synergi bruger	B1 OIM
Anden aktionsansvarlig person	
Kontaktperson e-mail	
Er aktionen blevet reviewet?	Nej
Action evaluation	

Person 2 (P2)

Person 3 (P3)

Person 6 (P6)

Person 7 (P7)

Person 8 (P8)

Person 9 (P9)

Aktion 5 Accepter aktion Type Frist Aktion afsluttet Ansvarlig funktion Foreslået aktion Kommentar Status Aktionansvarlig Synergi bruger Anden aktionsansvarlig person Kontaktperson e-mail Er aktionen blevet reviewet? Action evaluation	-- Ikke valgt -- Forebyggende 31-01-2017 02-12-2016 Sgt. A/S Operated Value Centres - Operations B1 Operations Iværksat indkøb og udarbejdelse af installations- og betjeningsprocedure for mobil ekstern hydr. pumpe SJM II. (ref. NORSAFE Commissioning procedures for GES-40 MKII) Materiale 1038300 er oprettet på et samlet kit. Kitter er bestilt til lager onshore 1050, og kan trækkes ud forud for test af bådende. Udført. Person 10 Nej
Aktion 6 Accepter aktion Type Frist Aktion afsluttet Ansvarlig funktion Foreslået aktion Kommentar Status Aktionansvarlig Synergi bruger Anden aktionsansvarlig person Kontaktperson e-mail Er aktionen blevet reviewet? Action evaluation	-- Ikke valgt -- Forebyggende 31-01-2017 02-12-2016 Sgt. A/S Operated Value Centres - Operations B1 Operations Iværksat Norsafe til at uddanne offshore personale i korrekt installation og betjening af den mobile eksterne hydr. pumpe. Norsafe kan instruere i montage af hydraulik pumpen i forbindelse med årstjek på livbådende 2017, alternativt kan de sendes ud i forbindelse med sætning af livbådende, mod betaling i henhold til gældende rammeaftale. Udført. Person 10 Nej
Aktion 7 Accepter aktion Type Frist Aktion afsluttet Ansvarlig funktion Foreslået aktion	Jeg accepterer aktionen og tidsfristen Forebyggende 31-01-2017 21-11-2016 Sgt. A/S Operated Value Centres P3 - Health & Safety - Operational Health & Safety Iværksat opdatering af relevante procedurer og arbejdsinstrukser for at sikre at Livbåds-kaptajn sidder i bagvendt passagersæde under launch og at livbåde fremadrettet kun sættes uden personale ombord for test.
Kommentar	P11 09.11.2016, følgende forslag sendt til Navigator dokument ejer: På baggrund af hændelsen hvor livbådsfører blev skadet under launch foreslås det hermed at proceduren revideres således at den allerede aftalte beslutning om at livbådsfører skal sidde i et bagvendt passagersæde under selve sætningen og først derefter indtage føresædet, tillægges som et krav i denne procedure. P11 21.11.2016: Systemansvarlig har iværksat en ændring af proceduren i SAP for test udsætning af B1 lbåde med bla. følgende tekst inkluderet: Note: Proceduren for sætning af livbåd bliver kun udført hvis de vejrlige forhold tillader dette, og det skannes forsvarligt. Testen udføres uden bemærkning i båden.

**Person 11
(P11)**

...”

Som et led i det blev der sendt og besvaret følgende mails til udbyderne af livbådskurserne:

" ...

From: Person 4 [mailto:E-mailadresse 1]
 Sent: Tuesday, September 20, 2016 2:10 PM
 To: P12 <E-mailadresse 2>
 Subject: Hændelse ifm. fritfaldsbåd.

Person 12 (P12)

Hej P12

I forlængelse af telefonsamtale i går eftermiddag er her en kort sagsfremstilling:

Efter drop af frit faldsbåd på B1 fik livbådskaptajn ondt i nakken (let piskesmæld) efter droppet. Livbådskaptajnen var spændt fast efter procedurerne og sad i førersædet i faldretningen under droppet. Efter hændelsen er det besluttet at livbådskaptajnen fremover sidder i passagersædet, mod faldretningen, under drop.

Venligst kom med et kort svar på om:

- Kursister til livbådskaptajner ind til nu er blevet instrueret i at benytte livbådskaptajns sædet under drop
- Denne hændelse vil ændre på informationerne på livbådskurset.

På forhånd tak.

Best Regards / Med venlig hilsen

Person 4
 Safety Advisor
 Tlf. nr. 1
 E-mailadresse 3
 Sst A/S

...

From: P12 <E-mailadresse 2>
 Sent: 20. september 2016 19:16
 To: Person 4
 Subject: RE: Hændelse ifm. fritfaldsbåd.
 Attachments: 119MSC.1-Circ.1206-Rev.1-11.6.2009.pdf

Hej Person 4

Hermed svar på spørgsmål.

1. På vores kurser sidder alle kursister i passager sæder. (Ryggen mod faldretningen)

2. Vi hvilken instruerer eller opfordre til at de skal sidde et bestemt sted under deres egne øvelser fordi:

- Vi blander os ikke i andres firmaer sikkerhedsmæssige procedurer, medmindre andet er aftalt imellem og kunden.
- Nuværende lovgivning sætter klare retningslinjer for træning i FFB (IMO) – fil vedhæftet (par.2.4 & appendix) KAPTAINENS Sæde omtales ikke
- Vi nævner objektivt at de overnævnte retningslinjer har eksisteret siden 2006 (indført 2008/2009)
- Vi viser en video med en præcis sådan hændelse og understreger at kaptajnen yderst sjældent holder "brace" positionen, men til gengæld holder fast i rattet, hvilke giver en stor chance for en piskesmæld.

Person 13

Umiddelbart bliver informationerne på kurset dækkende for at skabe viden om evt. piskesmæld, og giver ikke pt yderligere grund til revision. Ønsker I noget specifikt inkluderet, vil det selvfølgelig kunne lade sig gøre.

Med Venlig Hilsen / Best Regards

P12

Kvalitets- & Produktudviklingschef

...

Fra: Person 4 [mailto: E-mailadresse 1]
 Sendt: 20. september 2016 14:12
 Til: Person 14 <E-mailadr. 1>
 Emne: Hændelse ifm. fritfaldsbåd.

Hej Person 14

I forlængelse af telefonsamtale i går eftermiddag er her en kort sagsfremstilling:

Efter drop af frit faldsbåd på B1 fik livbådskaptajn ondt i nakken (let piskesmæld) efter droppet. Livbådskaptajnen var spændt fast efter procedurerne og sad i førersædet i faldretningen under droppet. Efter hændelsen er det besluttet at livbådskaptajnen fremover sidder i passagersædet, mod faldretningen, under drop.

Venligst kom med et kort svar på om:

- Kursister til livbådskaptajner ind til nu er blevet instrueret i at benytte livbådskaptajns sædet under drop
- Denne hændelse vil ændre på informationerne på livbådkurset.

På forhånd tak.

Best Regards / Med venlig hilsen

Person 4
 Safety Advisor
 Tlf. nr. 1
 E-mailadresse 3
 Sgt. A/S

...

From: Person 14 <E-mailadr. 1>
 Sent: 24. september 2016 07:46
 To: Person 4
 Cc: Person 15 Person 16
 Subject: SV: Hændelse ifm. fritfaldsbåd.

Hej Person 4

Undskyld det sene svar, men mailen havde forpuddet sig i en travl hverdag.

- Svaret er 2-delt. Indtil for 2 år siden var kurserne operatør opdelt, og derfor blev der instrueret efter den specifikke operatørs udsætningsprocedure. Så vidt jeg husker, var Sgt.A/S' procedure at sidde i kaptajnsædet.
- For 2 år siden begyndte vi at afholde åbne hold, og derfor fortalte vi mere bredt omkring udsætning af både, og at nogle operatører udsatte båden med en i "kaptajn sædet" og andre ikke havde folk i dette sæde. Denne procedure er vi fortsat med, og jeg kan hermed bekræfte at vi i fremtiden vil informere om at Sgt.A/S' procedure har ændret sig til at "kaptajnsædet" skal være ubemandet under drop.

Best regards / Venlig hilsen
 Person 14
 Head of Maritime Educations / Uddannelseschef for maritime uddannelser
 T: Tlf. nr. 2
 M: Tlf. nr. 3
 E-mailadr. 1

..."

Arbejdsgiveren sendte et brev til arbejdstilsynet den 21. september 2016, hvoraf følgende fremgår:

"...

Arbejdstilsynets tilsyn på **B1** den 23 -24. maj 2016

Arbejdstilsynet gennemførte i perioden 23 – 24. maj 2016 tilsyn på **B1**. Ved mail af 27. juni 2016 har Arbejdstilsynet fremsendt en rapport over tilsynet, hvoraf det fremgår, at der i forbindelse med tilsynet blev konstateret fire afvigelser fra lovgivningen.

Sgt. A/S har i den forbindelse følgende bemærkninger til Arbejdstilsynets konstatering af afvigelser:

Ad Afvigelse 1

Det kan bekræftes, at **Sgt. A/S** inden tilsynets gennemførelse ikke havde foretaget sejlads med redningsbådene på **B1** siden 2010.

Det var således **Sgt. A/S'** opfattelse, at der var en så stor risiko forbundet med ikke mindst anhugning af redningsbåden, at dette ikke stod mål med formålet med at foretage sejladsen. Der henvises i den forbindelse til § 23, stk. 3 i bekendtgørelse nr. 1197 af 23. oktober 2016 om beredskab m.v. i forbindelse med offshore olie- og gasaktiviteter, hvoraf det fremgår:

"Stk. 3 Planlægningen og tilrettelæggelsen af øvelserne skal endvidere omfatte en afvejning af risikoen ved udførelsen af øvelserne mod formålet, der er nævnt i stk. 2."

Ud fra en afvejning mellem på den ene side risikoen ved at gennemføre øvelsessejlads og på den anden side formålet med øvelsen – afprøvning af materiel – har **Sgt. A/S** således fundet det rettest ikke at gennemføre sådanne sejlads, da der efter **Sgt. A/S'** opfattelse dermed introduceres en ikke ubetydelig risiko for mandskabet. Dette er fortsat **Sgt. A/S'** opfattelse på linje med de øvrige operatører på dansk sokkel.

Henset til Arbejdstilsynets anvisning om, at afvigelsen skulle afhjælpes snarest muligt og senest ved førstkommende lejlighed, hvor vejrforholdene tillod eftervisning af redningsbådernes sødygtighed og dermed deres brugsklare tilstand, valgte **Sgt. A/S** den 17. august 2016 at gennemføre en udsætning af Livbåd 1 på **B1**. Livbåden var under udsætningen bemanded med

livbådskaptajnen, der efterfølgende klagede over nakkesmerter på trods af, at den pågældende var fastspændt som foreskrevet, herunder med pandebånd.

Uanset at der alene var 0,4 meter bølger var det ikke uproblematisk at anhugge efter sejlad, og anhugning lykkedes således ikke i første forsøg, men kunne dog efterfølgende gennemføres med et vist besvær ved bistand fra Esvagts følgebåd, der skubbede livbåden på plads.

Sgt. A/S evaluerer for tiden forløbet af øvelsen og afventer udfaldet af denne evaluering før der søges gennemført øvelsessejlads med Livbåd 2.

Sgt. A/S kan i øvrigt henholde sig til det tidligere anførte om det forsvarlige i at gennemføre sådanne øvelsessejladser og skal i den forbindelse henstille til, at Arbejdstilsynet ikke pålægger operatørerne at gennemføre disse, indtil den igangværende dialog om øvelsessejlads med redningsbåde i Offshoresikkerhedsrådet er tilendebragt.

..."

Der har efterfølgende været en dialog mellem Arbejdsgiveren og Arbejdstilsynet, som i maj 2018 mundede ud i, at testningen af livbåden kan ske uden, at den skal søsættes.

Sagsøgers hændelse blev den 20. december 2019 anerkendt som en arbejdsskade af Arbejdsmarkedets Erhvervssikring, og det varige mén blev fastsat til 10.

Forklaringer

Sagsøger, **Vidne 1** og **Vidne 2** er afgivet forklaring.

Sagsøger har forklaret, at han er uddannet maskiningeniør. Han var ansat som montagevejleder hos **Virks. 1** i 10 år. Herefter gik han ind i oliebranchen. Han var i Mærsk i Qatar. Han fik dog hjemve, og derfor kom han til **Sgt. A/S**, hvor han fik arbejde på **B1** i begyndelsen af 2015. Han var konstruktionschef der. Han var chef for et større team af smede, elektrikere, stillads arbejder m.fl. Han skulle planlægge og koordinere alt mekanisk arbejde. Han havde ansvaret for ca. 30 medarbejdere. Der er samlet 45-50 mand på **B1**. Han er uddannet livbådskaptajn. Hans funktion var i den forbindelse at tjekke, at båden fungerede, og han skulle kunne udløse båden og sejle den. Han fik uddannelsen ca. 6 måneder før ulykken. Det var et 3-4 dages kursus, om hvordan man håndterer en krise, og hvor man testprøvede en båd i frit fald på 4-5 m. De lærte også, hvordan de skulle tjekke båden for mangler. De snakkede om risikoen ved frit fald, og at det var noget, man gjorde, når der ikke var andre muligheder.

De havde øvelser på **B1** hver 14. dag omkring procedurer for, hvordan de skulle evakuere, men de gik ikke ind i båden. Der var risiko for, at den faldt ned, og de

prøvede heller ikke båden i vandet. Han skulle som livbådskaptajn gå i båden og tjekke, om alt virkede. I den situation var en sikring slået til, så båden ikke kunne udløses.

Han vidste ikke, at der ikke var foretaget sejløvelser med livbådene siden 2010, men det fik han at vide, som en del af ledelsen. Han fik at vide, at den skulle testes. Han var lidt uforstående overfor, at de skulle teste et frit fald for at teste bådens sejlevner. Han fik dog udstukket en ordre herom.

På et tidspunkt skulle øvelsen foretages, da han var på ferie, hvorfor han ikke tænkte mere på det. Han fik det at vide på et møde, eller er halvt rygte. Det blev da debatteret, men da det ikke var konkret for ham, gjorde han ikke indsigelse på det tidspunkt. Han tror, at øvelsen blev gennemført den 16. august 2016 grundet gunstigt vejr.

Hver aften havde de et sikkerhedsmøde med platformschefen, Vidne 1, produktionschefen, vedligeholdelseschefen, ham som konstruktionschef og en sikkerhedsrepræsentant. Den 15. august 2016 fik han at vide, at han som livbådskaptajn skulle sende båden afsted næste morgen kl. 09.00. Han gjorde lidt indsigelser. Han mente ikke, at det var risikoen værd, når det ikke var en skarp situation. Han fik at vide, at det ikke var til diskussion af Vidne 1. Hvis man gør indsigelse mod sikkerheden, er det normalt, at man stopper op og debatterer det, og man får nærmest en medalje. Den 15. august 2016 fik han oplyst, at det ikke var til diskussion.

Der skulle være minimum fire mand til at betjene båden og til at kunne anhugge den igen. De tre andre deltagere var tilfældigt udvalgt.

Han sad på kaptajnssædet, så han kunne kigge ud. Sædet er vipet under launchningen. Når man rammer vandet, skal man ud af sædet, og der skal to mand til at rette sædet op. Der er to releaseknapper til pumpen. En ved kaptajnen og en ved pumpemanden. Han skulle sige ja til at udløse båden, men pumpemanden kunne udløse pumpen.

Han vil tro, at de brugte reserve pumpen ved øvelsen. Han var lidt stresset i situationen, så han vil tro det. Der er to håndtag ved to forskellige sæder.

Det blev ikke drøftet på mødet, om han skulle sidde i kaptajnssædet. Han blev spændt fast med en H-sele og med en ring rundt om panden. Han kunne flytte kroppen mere end panden, og han tænker, at det er derved, der er opstået piskesmæld. Man rammer nok vandet med 200 km/t. Der er "hug" på.

Han fik et smæld, og det gjorde ondt, da båden ramte vandet, og han fik ligesom hold i nakken. Han nævnte det, da han kom ind efter at have løst opgaven.

Øvelsen var en onsdag, og han skulle hjem fredag morgen. Han tog noget smertestillende og håbede, at det ville gå over. Så han ventede med at kontakte læge m.v.

Han var jo en del af det efterfølgende forløb, hvor han foreslog, at det ikke gav mening med, at han skulle sidde på kaptajnssædet. Selv i en skarp situation, skal man nu sidde med ryggen til, som alle de andre.

Arbejdstilsynet ville blot se, om båden kunne sejle. Risikoen ved anhug er ikke så stor, som ved frit falds øvelsen. Han har lært, at man ikke skal med ned i båden. Han har aldrig hørt om, at man laver frit falds øvelser. Han vidste ikke, at **Sgt. A/S** havde gjort indsigelse mod faren ved anhug.

På livbådskurset lærte ham om risikoen ved launchning. Instruktøren på kurset fortalte om det.

Han sad i kaptajnsstolen, fordi han var livbådskaptajn. Pumpemanden var også livbådskaptajn uddannet. Han tror ved nærmere eftertanke, at det var ham, der udløste båden på øvelsen, da der formentlig ikke har været en pumpemand, når det var en øvelse.

Vidne 1 har forklaret, at han er uddannet maskinmester, og han startede i 1989 i Offshore branchen. Han har været boreplatformschef ved **Sgt. A/S** siden 2001 og på **B1** fra 2007 og indtil 2017, hvor han kom på land. Han afløser dog fortsat som chef indimellem, ellers vejleder han platformschefer.

Livbådskaptajn er en uddannelse, som er krævet til at varetage evakuering af besætningen i nødstilfælde. Der er ca. 80 % af de ansatte, som har kurset. Han har selv været livbådskaptajn. Uddannelsen gælder kun i 4 år, og han har ikke fået den fornyet. Det er en uddannelse på to dage, der indeholder noget om livbåde generelt, og der er et tilvalg til de både, de har, med frit fald. På kurset frigøres både, som kommer i vandet.

I årene op til 2016 var det Søfartsstyrelsen, som var tilsynsmyndighed. De fik bemærkning om, at bådene ikke var udsat. Det overgik til Arbejdstilsynet, og det blev en afvigelse af reglerne, som de skulle kigge på.

De afstod fra øvelserne, da der var bekymring for personalet, især når båden skulle op igen. Der er nogle kroge, som skal trække båden ind igen, og fastgørelsen af båden hertil gav anledning til bekymring.

Der var forskellige tilgange til, om man udførte live test. Nogle gjorde og andre gjorde ikke. Hess gjorde det, og mange ville gerne med, da det gav en oplevelse til folk. De har gjort det tidligere, men ikke så ofte som beskrevet i IMO.

Der blev stillet et krav fra myndigheden, om at man skulle sikre, at båden var sødygtig. De ventede på, at vejret var stabilt, og de ville have en standby båd til påmonteringen af båden på krogen, så det kunne ske sikkert.

Han var ikke bekendt med, at andre var kommet til skade ved live test. Der er en del erfaringsudveksling med andre aktører på området ved uheld. Så hvis andre havde haft uheld, ville de have hørt om det.

Der var to formål med øvelsen at træne folk i nødsituationen og at prøve båden af.

Det var vejret og standby båden, der bestemte, at det blev den 16. august 2016, og han besluttede det. De ville kun have folk med livbådskaptajnsuddannelsen. De spurgte, hvem der havde lyst til det. Det er det generelle. Han kan ikke huske, hvorfor **Sagsøger** kom med.

De folk, som skulle med, var med til et møde, hvor de aftalte hvornår og hvordan. Der skulle fire mand med, og de folk, som havde kurset, skulle prøve at sejle båden i samme forbindelse. De skiftedes til at sejle den, da den havde ramt vandet.

Han kan ikke genkende, at **Sagsøger** gjorde indsigelse mod launchningen. Han kan ikke huske, at han skulle have sagt, som beskrevet af **Sagsøger**.

Hvis, der havde været indsigelse om sikkerheden, ville de ikke tvinge nogen til at deltage, da der var mange, som gerne ville prøve det. Man må gerne sige fra. Der var fire livbådskaptajner, og de måtte selv bestemme deres placering i båden.

Han kan ikke huske, om der sad nogen på pumpemandens sæde. Livbåden er købt og certificeret, og alle ændringer må kun ske af producenten. Før episoden blev det drøftet, om kaptajnen skulle sidde i et sæde ved udløsning eller ej, og der var forskellig praksis. Producenten har bestemt placeringer, og den er certificeret hertil.

Sædet kan modificeres, så det lægges ned, og man spændes fast, også med et pandebånd. Når man er på vandet, skal man rette sædet op i en mere normal position. Der er en anden, som skal hjælpe med at rejse sædet op. Ellers skal kaptajnen ud af sædet og rejse det op.

Den 16. august 2016 var der stor opmærksomhed på øvelsen. Han stod og kiggede på, at båden kom på vandet. De sejlede rundt et stykke tid. De testede en virkelig nødsituation. Båden udløses ved, at der pumpes på en cylinder, så det aggregat, som holder den, slipper. Herefter glider den ad en sliske, og så kommer

den i frit fald fra en højde af 28-30 m. Den rammer havet med en forholdsvis lodret vinkel. Den går lidt tilbage, og lægger sig på vandet. Den er beregnet til 46 mennesker, og hvis alle var ombord, ville den dykke længere ned og glide længere ud. Han fik ikke beskeder om problemer. På ledelsesmødet fortalte sygeplejersken om hændelsen. Sagsøger havde klaget over nakkesmerter.

De anmeldte det til Arbejdstilsynet. De lavede en Synergi på sagen. Sagsøger tog hjem, og hændelsen blev rapporteret. Arbejdstilsynet blev ikke involveret i hændelsen. De fik ikke kritik af selve øvelsen. Arbejdstilsynet ville have, at de testede livbådens sødygtighed. De var ikke interesserede i, hvordan den kom på vandet.

I årene efter intensiverede de deres ønske om ikke at udføre de launch. De foreslog, at de testede så levende som muligt, uden at der var personer i. Arbejdstilsynet har nu godkendt deres forslag til test. De kiggede mere på, hvad de kunne gøre for at undgå launch.

Han ved ikke, om han var der i maj 2016, da Arbejdstilsynet var på besøg. Tidligere havde de vurderet, at risikoen ved anhug af båden var unødvendig ift. formålet. De ville dog gerne følge loven, hvorfor de foretog øvelsen i 2016. Bådens trappe er meget stejl, så der er også risici forbundet med, at folk skal gå ned i båden.

Han har prøvet et frit fald fra Thyra Vest i nogenlunde samme højde.

Fra 2010 til 2016 var der drøftelser stort set hver gang, Arbejdstilsynet var der og påtalte det. De har snakket om usikkerhederne, når båden skulle op igen.

Han har ikke drøftet omkring kaptajnssædets placering før ulykken, og han forventede, at når de udførte øvelsen, som Norsafe havde skitseret det, så var det ok.

Det er ikke en betingelse, at der sidder en i kaptajnssædet for at gennemføre øvelser. Han erindrer ikke, om det blev drøftet, før øvelsen i 2016.

Vidne 2 har forklaret, at han står som Regulatory and Public Affairs Manager hos Virks. 2. Han havde samme rolle, da han blev ansat ved Sgt. A/S i 2012. Han har kontakten til myndigheder, bl.a. omkring tilladelser og tilsyn. Han sidder i Offshore Sikkerhedsrådet, som beskæftiger sig med alle sikkerhedsregler på området. Offshoresikkerhedsloven er pendant til Arbejds miljøloven. Både arbejdsgiver og arbejdstager sidder i Rådet. Arbejdstilsynet og andre myndigheder hele vejen rundt er tillige repræsenteret i Rådet.

Han ledsagede Arbejdstilsynet, når de var på besøg på B1. De havde senest afprøvet livbådene i 2010. Årsagen var, at man var bange for hånd/armskader, når båden skulle op igen, da den skulle fastgøres til den krog. Risikoen oversteg formålet. De havde haft diskussionen med Arbejdstilsynet i adskillige år. Man ville ikke have den ned på søen. Det blev taget op i Offshore Sikkerhedsrådet, og alle pegede på, at der var risiko, når båden skulle op. Udløsning af båden blev ikke drøftet.

På dansk sektor havde der ikke været skader. Hess lavede med jævne mellemrum frit fald bådreleas med mange mennesker i, da folk gerne ville med. Arbejdstilsynet kiggede kun på, at man skulle teste, at båden kunne flyde.

Man kan teste launching ved at lade båden glide lidt, og det gjorde de, da det var egnet til at teste bådens udløsning. De måtte erkende, at det med at teste motoren under pres var relevant, og det kunne de ikke helt teste på platformen på daværende tidspunkt. Det kan de nu.

I 2016 fik de at vide, at de ville få påbud, derfor lavede de en test. Man valgte en dag med mindst mulig bølgegang.

Da han blev bekendt med arbejdsskaden, bragte han det op i Offshore Sikkerhedsrådet, så de kunne lære af det, og imødegå andre uheld. Han var forundret over, at Arbejdstilsynet havde mere fokus på det store tab, hvis der ikke var egnede redningsmidler.

Han bragte det op for Arbejdstilsynet, at arbejdsskaden også talte for ikke at gennemføre øvelserne. Men den primære risiko var arm/hånd skader. De var i gang med at undersøge alternativer grundet disse risici. Han har ikke kendskab til, om andre har fået skader ved øvelserne.

De gik i gang med at undersøge alternative metoder før den 16. august 2016. I 2017 fandt de en løsning med en dynamo på motorstangen, så motoren testes på platformen. Arbejdstilsynet har accepteret det, så de sætter ikke båden på vand mere.

Det var gængs praksis at udsætte både ved frit fald. Der er heller ikke lavet et forbud mod at udsætte både i frit fald. Nu er de kun dem og Total, som danske operatører, og han mener ikke, at Total udfører frit falds øvelser.

Deres sikkerhedsudstyr er certificeret. Redningsudstyr er reguleret af Solas konventionen. Deres udstyr er efterprøvet. Arbejdstilsynet påser også, om det er egnet.

Kaptajnssædets placering eller brug var han ikke involveret i.

Arbejdstilsynet mente, at man kunne fire båden ned, og sætte en besætning ind udefra, men det ville de ikke. De forsøgte at gennemføre nedsætning ved nedfiring og med Es Vagts hjælp til at anhugge båden, men det gængede for meget, og de måtte opgive, fordi det var for farligt. Det på trods af, at der var meget lidt vind den dag. Han tog en video af forløbet. Han viste den til Arbejdstilsynet. Det ændrede holdningen til, om det var farligt eller ej.

De har færre skader end sammenlignelige brancher. Sikkerheden prioriteres højt, og der er mange procedurer omkring det hele tiden. Enhver har ret til at stoppe et arbejde, de mener er farligt, og det må ikke medføre repressalier.

Han tiltrådte i 2012. Han erindrer, at båden senest havde været tjekket i 2010. Han ved ikke, hvorfor man ikke gjorde det mere siden.

De tilsynsførende har i alle år 2012 til 2016 påpeget, at der var afvigelser fra loven, og de har påpeget risikoen løbende. Han blandede sig ikke i det operationelle. Arbejdstilsynet blandede sig heller ikke heri. De påtalte, at man ikke havde testet redningsbådens funktionalitet. **Person 4** var deres sikkerhedsrådgiver. Han skulle risikovurdere og gøre andre opmærksom på risici.

Han kendte ikke til, hvordan kursister blev undervist i Livbåd. Han er ikke vidende om, at det har været diskuteret før ulykken. De tog læring af ulykken, og de gav besked. Man har tidligere haft en dialog med producenten om placeringen af pumpen.

Parternes synspunkter

Sagsøger har i sit påstandsdokument anført:

" ...

Det gøres til støtte for den nedlagte påstand overordnet gældende, at sagsøger er erstatningsansvarlig for den skade, som sagsøger har pådraget sig ved ulykken.

Ulykken skete ved en øvelse med en livbåd på **B1**. Øvelsen blev udført ved, at livbåden blev udsat fra platformen ved fritfald ca. 50 meter over havets overflade med sagsøger placeret som kaptajn med ansigtet i faldretningen. Skaden skete, da livbåden ramte overfladen og sagsøger blev kastet først frem og dernæst tilbage og straks fik ondt i nakken.

Som arbejdsgiver har man ifølge Arbejds miljøloven pligt til at sikre, at arbejdet kan udføres sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt.

Den pligt har man forsømt ved at udføre øvelsen med livbåden med besætning ombord, og ved at kaptajnen tilmed under øvelsen skulle være placeret på en måde, der helt åbenbart udgør en enorm risiko for, at han bliver pådraget en skade., er en skærpet omstændighed.

Efterfølgende har sagsøgte ændret proceduren for søsætningen af livbåde, således livbådskaptajnen fremover skal sidde i bagvendt passagersæde under launch og først efter søsætningen indtager førersædet, samt at selve frit-falds delen af øvelser så vidt muligt udføres uden personale.

Sagsøgte burde - forud for øvelsen i maj 2016 - have indset risikoen for personskade ved øvelsen og sikret, at øvelsen kunne udføres uden risiko for tilskadekomst for de involverede. Det var muligt, hvilket de efterfølgende retningslinjer med tydelighed viser.

Det fritager ikke sagsøgte for ansvar, at Arbejdstilsynet efter tilsynsbesøg den 23.-24. maj 2016 på **B1** fandt, at der ikke var gennemført sejlads med redningsbådene siden 2010 og vurderede, at den manglende sejlads var en overtrædelse af lovgivningen.

Det fremgår klart af lovgivningen af øvelserne skal planlægges og tilrettelægges med henblik på at forbedre mulighederne for at nedbringe de sikkerhedsmæssige og sundhedsmæssige risici, der er forbundet med en nødsituation. I den forbindelse ligger der selvsagt en forpligtelse til at planlægge og tilrettelægge øvelsens afvikling, så medarbejderne ikke udsættes for en unødigt risiko.

Det friholder endvidere ikke arbejdsgiver for ansvar for en medarbejders tilskadekomst, at øvelsen foregik helt som planlagt. Da planlægningen om at gennemføre hele øvelsen ikke i tilstrækkelig grad tog højde for medarbejdernes sikkerhed.

..."

Sgt. A/S har i sit påstandsdokument anført:

" ...

Til støtte for den nedlagte frifindelsespåstand gøres det gældende,

at sagsøger ikke har fremlagt bevis for, at **Sgt. A/S** kan gøres erstatningsansvarlig for sagsøgers tilskadekomst,

at sikkerhedsøvelsen var planlagt og tilrettelagt fuldt forsvarligt,

- at sagsøger var særligt uddannet som livbådskaptajn til varetagelse af søsætning og efterfølgende manøvrering af livbåden,
- at øvelsen den 16. august 2016 foregik efter producentens anvisninger og efter sagsøgtes retningslinjer, herunder med korrekt anvendelse af livbådens sikkerhedsudstyr,
- at livbådsøvelsen blev gennemført med launch af livbåden som følge af tilsynsmyndighedens påtale herom, og øvelsen blev foretaget under optimale forhold,
- at sagsøgers tilskadekomst må karakteriseres som hændelig, da denne ikke skyldtes ansvarspådragende handlinger eller undladelser fra sagsøgtes side,
- at Arbejdstilsynet ikke har fundet anledning til at pålægge **Sgt. A/S** [REDACTED] repressalier som følge af arbejdsskaden,
- at det omfattende arbejde med at begrænse risikoen for lignende tilfælde efter sagsøgers tilskadekomst ikke kan tages som udtryk for ansvarspådragende handling eller undladelse fra **Sgt. A/S** [REDACTED] side i forbindelse med livbådsøvelsen den 16. august 2016,
- at sagsøger ikke har ført bevis for, at **Sgt. A/S** [REDACTED] har handlet ansvarspådragende,
- at **Sgt. A/S** [REDACTED] som følge heraf er at frifinde.
..."

Parterne har under hovedforhandlingen nærmere redegjort for deres opfattelse af sagen.

Rettens begrundelse og resultat

Efter kommunikationen med Arbejdstilsynet lægges det til grund, at Arbejdstilsynet den 27. juni 2016 påtalte, at livbådenes sødygtighed ikke var afprøvet siden 2010. De havde ikke stillet krav om en øvelse, hvor bådene blev udløst ved frit fald.

Livbåden kom ved øvelsen den 16. august 2016 fra boreplatformen til havet i et frit fald fra en højde, der ikke er målt, men som efter forklaringerne er et sted mellem 28 til 45 m. Efter det, efter forklaringerne og den fremlagte publikation af

11. juni 2009: MEASURES TO PREVENT ACCIDENT WITH LIFEBOATS fra International Maritime Organization (IMO) lægges det til grund, at livbådsøvelsen kunne udgøre en risiko for personskade, og at der havde været så mange ulykker med livbåde, at IMO lavede publikationen.

I livbåden vendte kaptajnens sæde med front mod havoverfladen under nedkast, mens alle andre sæder havde ryggen til. Der er ikke fremlagt en instruktion fra producenten, om hvordan folk skal placeres under livbådsøvelser, og det lægges til grund, at det ikke er nødvendigt, at kaptajnen under nedkastet sidder i den position. Efter Falcks mail af 20. september 2016, lægges det til grund, at der herved er større risiko for piskesmæld, og at de ved deres øvelser placerer alle med ryggen til havoverfladen.

Det lægges til grund, at det alene var **Sagsøger**, som sad i kaptajnens sæde, der kom til skade ved øvelsen.

Efter forklaringerne og sagens bilag er det ikke klarlagt, hvorfor det blev besluttet, at **Sagsøger** under nedfarten skulle sidde med front mod havoverfladen, men det fremgår af Martecs svar i mail af 24. september 2016 omkring kurser, at det havde været **Sgt. A/S'** procedure.

Efter mailen fra Falck af 20. september 2016 lægges det til grund, at det var kendt viden, som der blev undervist i på deres kurser, at der var fare for piskesmæld, hvis kaptajnen sad med front mod rattet. Falck udbød kurser til **Sgt. A/S**. Herefter og da 80 % af de ansatte, herunder **Vidne 1**, havde taget et kursus i livbåd, må det lægges til grund, at nogen på **B1** burde have fået den viden, og at ledelsen dermed også burde være bekendt med den.

Med den viden og uanset hvad producenten evt. har anvist, kunne man ved at placere **Sagsøger**, som de andre i båden, have undgået arbejdsulykken.

Arbejdsgiveren er derfor ansvarlig for arbejdsulykken, og **Sagsøgers** påstand tages til følge.

Afgørelse af sagens omkostninger afventer byrettens afsluttende behandling af sagen.

THI KENDES FOR RET:

Sgt. A/S skal anerkende, at de som arbejdsgiver er erstatningsansvarlig for den personskade **Sagsøger** fik ved livbådsøvelsen den 16. august 2016.



Publiceret til portalen d. 22-03-2023 kl. 08:45

Modtagere: Advokat (H) Joakim Bondesen, [REDACTED] Sagsøger
Advokat (H) Rikke Lenette Omme, [REDACTED] Sgt. A/S