

UDSKRIFT  
AF  
ØSTRE LANDSRETS DOMBOG

---

DOM

Afsagt den 6. december 2018 af Østre Landsrets 20. afdeling  
(landsdommerne Henrik Bitsch, Ib Hounsgaard Trabjerg og Johann Herzog (kst.)).

20. afd. nr. S-1166-18:  
Anklagemyndigheden  
mod  
A.C. Stilladser A/S  
(advokat Christian Ljørring, besk.)

**Påstande**

Glostrup Rets dom af 3. april 2018 (15-2831/2017) er anket af A.C. Stilladser A/S med påstand om frifindelse.

Anklagemyndigheden har påstået stadfæstelse.

Jesper Overgaard Nielsen har gentaget den for byretten nedlagte erstatningspåstand.

**Sagsfremstilling**

Der er også i forbindelse med landsrettens behandling af sagen sket forevisning af fotografier fra ulykkesstedet optaget af politiet den 7. marts 2016 under og i forlængelse af redningspersonalets tilstedeværelse på arbejdspladsen. Der er herunder forevist fotografier udvisende skridspor.

Der er under sagen fremlagt uddannelsesbevis af 28. januar 2011 vedrørende Jesper Overgaard Niensens gennemførelse af den 2-årige stilladsmontøruddannelse. Af uddannelsesbeviset fremgår blandt andet, at Jesper Overgaard Nielsen som led i uddannelsen har gen-

nemgået en række AMU-uddannelser, herunder ”Truck 7 dage” som nærmere beskrevet i Gaffeltruck, certifikatkursus B, 7 dage. Der foreligger desuden en censorvejledning vedrørende bl.a. gaffeltruckcertifikatprøve B (gældende fra 1. februar 2018).

Det fremgår af et udateret ansættelsesbevis, at Jesper Overgaard Nielsen blev ansat som stilladsmontør hos A.C. Stilladser A/S med tiltræden den 16. november 2015.

Det fremgår af sagen, at Arbejdstilsynet den 14. marts 2016 har udstedt et strakspåbud til A.C. Stilladser A/S om sikring mod ulykkesfare ved væltning ved truckkørsel. Samme dag har Arbejdstilsynet endvidere udstedt påbud om at undersøge bremserne på den i sagen omhandlede truck.

Den 18. marts 2016 har Arbejdstilsynet desuden udstedt et strakspåbud til A.C. Stilladser A/S om sikring af instruktion i forbindelse med truckkørsel. Af påbuddet fremgår det, at arbejdsgiveren endvidere skal sørge for, at de ansatte får nødvendig instruktion i at udføre arbejdet på farefri måde.

Arbejds miljøklagenævnet fastholdt den 26. oktober 2016 Arbejdstilsynets afgørelse af 18. marts 2016.

Ved brev af 2. december 2016 har Arbejdstilsynet indstillet til anklagemyndigheden, at der blev rejst tiltale mod A.C. Stilladser A/S for overtrædelse af arbejdsmiljøloven.

Der er under sagen fremlagt en skønserklæring indhentet til brug for en civil retssag mellem A.C. Stilladser A/S og Jesper Overgaard Nielsen vedrørende tabt arbejdsfortjeneste og godtgørelse for svie og smerte. Det er oplyst, at den civile sag er udsat på afgørelsen af straffesagen. Af skønserklæringen fremgår det blandt andet, at der ikke er krav om egentlig typegodkendelse af trucken (svar på spørgsmål 1), at trucken har en konstruktionsbestemt hastighed uden last på 18 km/t og er lovlig (svar på spørgsmål 2), og at speedometer ikke er lovpligtig (svar på spørgsmål 3). Af spørgsmål og svar på spørgsmål 4-6 fremgår blandt andet følgende (idet illustrationer i svaret på spørgsmål 4 er udeladt):

**”Spørgsmål 4:**

Skønsmanden bedes, på baggrund af de i sagen foreliggende fotos, redegøre for årsagen til at trucken væltede.

**Svar på spørgsmål 4:**

Ved at rektificere fotos af de skridspor, som truck'en afsatte inden væltning (se de blå pile ovenfor), og derpå gennemkøre samme kurve med rekonstruktion af trucken, afsættes de ovenfor til højre viste orange spor.

Dette sker ved hastigheden 17,2 km/t.

Rekonstruktion med en hastighed på 15,6 km/t medfører, at truck'en lige akkurat ikke vælter.

Trucken vælter når sideaccelerationen medfører en sidesværts virkende kraft, der bliver større end normalkraften (påvirkningen fra tyngdeaccelerationen).

Rekonstruktionen er ikke baseret på detailviden om aktuelle trucks faktiske indstillinger og personens vægt mv.

På skitsen til venstre ses d[e] respektive kræfters størrelse og retning (blå pile), den resulterende retning (begge kræfters samlede retning) hvor de grønne linjer krydser, og endelig den gule linje, der markerer yderste dæks placering.

Når afstanden B bliver større end afstanden A, vil væltning starte.

#### **Spørgsmål 5:**

Skønsmanden bedes oplyse, hvorvidt trucken, uanset at der var monteret fartbegrænser, kan vælte, såfremt denne fejlbetjenes?

#### **Svar på spørgsmål 5:**

En fartbegrænser skal indstilles til en så lille hastighed, at kombinationen af maksimalt styreudslag (drejning) og det underlag, som trucken kører på (friktion, hældning), ikke kan forårsage væltning. Det vil fordre et mere specifikt kendskab til aktuelle truck at beregne en sådan hastighed.

Begrænsning til 15 km/t vil ikke være en garanti imod væltning.

#### **Spørgsmål 6**

Skønsmanden bedes oplyse, hvorvidt trucken, uanset at der var monteret speedometer, kan vælte, såfremt denne fejlbetjenes?

#### **Svar på spørgsmål 6**

Ja, med samme begrundelse som under svar, spørgsmål 5."

### **Forklaringer**

Der er i landsretten afgivet supplerende forklaring af direktør Bjarne Olsen og vidnerne Jesper Overgaard Nielsen og Thomas Buch Larsen.

Der er endvidere afgivet forklaring af vidnerne Per Bo Hansen og Gert Schou Magnussen.

De i byretten af vidnerne Dorte Kærsgaard, Kim Johansen, Jan Christensen og Jan Haag afgivne forklaringer er dokumenteret i medfør af retsplejelovens § 923.

Bjarne Olsen har supplerende forklaret blandt andet, at man må køre 15 km/t på pladsen. Skiltene hang på pladsen, da de købte grunden for omkring otte år siden. Han vil tro, at hastighedsbegrænsningen har været rettet mod både lastbilkørsel og trucks. Der er ikke speedometer på trucks, men på kurset i truckkørsel lærer man at tilpasse hastigheden til kørselsforholdene mv. Han påtaler, hvis der bliver kørt for hurtigt på pladsen. Det sker vel

et par gange om måneden. Det kræver tilvænning at huske at bruge sele, når man kører truck. Nogle gange smutter det for medarbejderne, og der kan også være tale om ren dovenskab. Han har ikke specifikt nævnt for konkrete medarbejdere, at de skal huske at bruge sele. Alle sikkerhedsregler bliver imidlertid jævnligt indskærpet på arbejdsmiljømøder i virksomheden.

Jesper Overgaard Nielsen arbejdede ved metroen og mødte ind på pladser anvist af metroselskabet, men han kom også på A.C. Stilladser A/S' plads i forbindelse med afhentning af materiel. Det er forbudt at bruge trucks på metroens pladser.

Ulykken i denne sag er heldigvis den eneste truckulykke, der har været i virksomheden. Der er ansat omkring 70 montører, fordelt på sjak af tre mand. Det er sædvanligt, at montørerne kommer på virksomheden dagligt. Læsning og aflæsning foregår i vidt omfang under anvendelse af truck, og det er en helt rutinemæssig del af arbejdet som stilladsarbejder. Han mener ikke, at han skal instruere i brugen af sele. Det er vanskeligt konkret at instruere i, hvordan man skal køre truck, idet der indgår mange parametre, herunder i forhold til hastighed og sving mv. Det er derfor, at medarbejderne skal have truckcertifikat. Efter hans opfattelse handler det om at få en fornemmelse af udstyret, og det får man ved at anvende trucken. Der er en del kørsel på pladsen.

Han har udsyn til noget af pladsen fra sit kontor. Han kunne dog ikke fra sit kontor se det sted, hvor ulykken skete. Der er ansat en pladschef, der er på pladsen hele dagen. Herudover er der også øvrige medarbejdere, herunder konduktører, ansat på pladsen. Det ligger i deres arbejdsopgaver, at de skal holde øje med, at tingene går ordentligt for sig, og at de skal påtale, hvis der foregår noget, der ikke er i orden.

Han og hans kompagnon var rystet over Jesper Overgaard Niensens ulykke, og derfor har de efterfølgende fået sat fartdæmpere på deres trucks. Truckene kan nu kun køre ca. 12 km/t. Han behøver således ikke længere påtale for høj fart på pladsen. Han tror, at ulykken i denne sag skyldtes for høj fart og et for skarpt sving.

Der er lufthjul på de trucks, som virksomheden anvender.

Vidnet Jesper Overgaard Nielsen har supplerende forklaret blandt andet, at han aldrig kørte med sele, fordi han ikke havde lagt mærke til, at der var en sele. Det er aldrig blevet påtalt,

at han ikke anvendte selen. Han er aldrig blevet instrueret i, hvordan kørslen på pladsen skulle foregå, men der var hastighedsskilte på pladsen. Trucken havde imidlertid ikke speedometer, og han havde ikke fornemmelse af sin hastighed, når han kørte truck. Han var været ude på pladsen omkring tre gange for at læsse og aflæsse materiel. Sædvanligvis prøvede de at klare sig med det materiel, der var på metroarbejdspladsen, hvor han havde sit daglige arbejde. I sit tidligere arbejde som murer kørte han ikke truck.

Fra selve ulykken kan han ikke huske mere end han allerede har forklaret. Foreholdt afhøringsrapport af 9. marts 2016, s. 2, øverst, hvorefter han skulle have forklaret over for politiet, at vejbelægningen var ujævn, kan han ikke i dag huske at have forklaret således.

Stilladsmontøruddannelsen er kursusbaseret, og man passer derfor i vidt omfang sit arbejde som stilladsarbejder under uddannelsen. Han var under uddannelsen ansat hos Rodahl Stilladser, men han brød sig ikke om at være ansat i firmaet og ophørte derfor med ansættelsen kort tid efter, at han havde afsluttet uddannelsen som stilladsmontør. Han gik herefter tilbage til murerfaget, og der var derfor en periode på 5-6 år, hvor han ikke kørte truck.

Han føler, at han manglede instruktion fra A.C. Stilladser A/S om, at man havde pligt til at bruge sele, ligesom det ville have været hensigtsmæssigt med et speedometer i trucken, således at man kunne holde øje med, at man overholdt hastighedsbegrænsningen på pladsen.

Han kan ikke huske noget om sin fart forud for ulykken, men han kan ikke forestille sig, at han har kørt alt, hvad trucken kunne. Han mener, at der var speedometer i de trucks, som de anvendte på AMU-kurset. På kurset var der fokus på vægt og tyngdepunkt. Han kan ikke huske, om de særskilt blev undervist om forhold i forbindelse med svingninger.

Thomas Buch Larsen har supplerende forklaret blandt andet, at han er uddannet som lastvogsmekaniker i 1999. Truckene hos A.C. Stilladser A/S bliver bedre vedligeholdt end i mange andre firmaer. Det er normalt, at trucks ikke har speedometer. Han har selv truckcertifikat. Under kurset fik de blandt andet at vide, at de ikke måtte køre for stærkt, og at en truck bliver ustabil, når den drejer. Forevist fotografier af skridspor forklarede vidnet, at det ikke er bremsespor. De anførte spor er fremkommet ved, at trucken drejer. Efter ulykken bistod de A.C. Stilladser A/S med at sætte hastigheden ned på truckene. Han ved ikke, hvor meget hastigheden er sat ned, men han vil vurdere, at den maksimale hastighed er

blevet halveret. Han har ikke sæt hastigheden ned på andre kunders trucks. Kunder vil formentlig i stedet ønske at få sat hastigheden op.

Vidnet Per Bo Hansen har forklaret blandt andet, at svaret på spørgsmål 1 indebærer, at trucken er lovlig. Der stilles ikke krav om en typegodkendelse. Trucken kan som anført i svaret på spørgsmål 2 maksimalt køre 18 km/t. Trucken er lovlig uden speedometer. De spor, han har angivet i sine tegninger til brug for besvarelsen af spørgsmål 4, bygger på de fotografier, som politiet har taget fra pladsen. Ved kørsel med de til brug for spørgsmål 4 angivne data vil trucken i computersimuleringen vælte ved en hastighed på 17,2 km/t. Vægten på truckføreren indgår i denne forbindelse bl.a. som et usikkerhedsmoment. Med den konkret optegnede kurve kan der køres med en hastighed op til 15,6 km/t, uden at trucken vælter. Det indebærer imidlertid ikke, at der altid kan køres med denne hastighed, uden at trucken vælter. Når der afsættes skridspor, har man kørt for stærkt i forhold til kurven på svinget. Udskridningen kan være sket abrupt, men det tyder skridsporene i denne sag ikke på, da de er jævne. Trucks og underlag er forskellige, og der kan derfor ikke gives eksakte anvisninger på, hvordan en truck skal føres i alle givne situationer.

Vidnet Gert Schou Magnussen har forklaret blandt andet, at han er ansat som overlærer på TEC i Hvidovre. Han har været ansat siden 1995. En truck kan vælte, enten hvis byrden bliver for tung, eller det fælles tyngdepunkt kommer uden for understøttelsesfladen. Skolen er meget opmærksom på, at trucks skal køre langsomt og forsigtigt. Han har aldrig oplevet, at en truck er væltet på skolen. Forevist fotografi af skridspor har der efter vidnets opfattelse været tale om en dumdrstig kørsel med for høj hastighed. En truck er væsentlig mere ustabil, når man kører i den uden gods end med gods.

På kurset undervises der i den rette kørselsteknik både med og uden gods. I forhold til svingninger er der særlig opmærksomhed på, at en truck ofte drejer på baghjulene, og at det kræver en særlig teknik. Med massive dæk er hastigheden maksimalt 15 km/t, og trucken må fra producentens side ikke køre stærkere. Med luftdæk er hastigheden maksimalt 30 km/t. Hastigheden skal altid afpasses til forholdene, og der er under kurset løbende fokus på at sikre ordentlig kørsel. For høj kørsel vil kunne mærkes, da en truck ikke er af-fjedret. Kursisterne kører i syv forskellige trucks under kurset, herunder åbne og lukkede trucks. De bruger to dage af kurset på at undervise i, hvordan man sikrer, at trucken er stabil. Det er sædvanligt, at en truck ikke har speedometer.

På kurset lærer kursisterne også om sikkerhed, herunder at der skal være et førerværn eller f.eks. en sikkerhedssele. Det er ikke lovkrav, at der skal være en sikkerhedssele, men der skal være et værn mod, at føreren ikke falder ud. I lukkede trucks er det ikke nødvendigt at anvende sele. Umiddelbart ser det ud som om den i sagen omhandlede truck har luftdæk.

Ud over at have truckcertifikat skal den pågældende kursist naturligvis sætte sig ind i instruktionsbogen for den pågældende truck. Medmindre der gælder særlige forhold på den pågældende arbejdsplads, der kræver særlig instruktion, er den pågældende kursist herefter klar til at køre truck. En medarbejder, der i en årrække ikke har kørt truck, men som tidligere har erhvervet truckcertifikat, har stadig ret til at anvende trucken. Det er imidlertid klart, at den pågældende skal være særlig agtpågivende.

### **Landsrettens begrundelse og resultat**

Sagen angår en ulykke, som Jesper Overgaard Nielsen var udsat for den 7. marts 2016, idet han som led i sit arbejde hos A.C. Stilladser A/S væltede med en truck med personskade til følge.

Landsretten lægger til grund, at trucken væltede, fordi der blev kørt med for høj hastighed i et sving, og at Jesper Overgaard Nielsen ikke anvendte sikkerhedssele under kørslen.

Der foreligger derfor en overtrædelse af arbejdsmiljølovens § 82, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2, jf. § 45, stk. 1, og bekendtgørelse nr. 1109 af 15. december 1992 med senere ændringer om anvendelse af tekniske hjælpemidler § 23, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 3, jf. § 4 og § 9, stk. 1 og 2.

For landsretten vedrører sagen navnlig spørgsmålet om, hvorvidt A.C. Stilladser A/S har opfyldt de forpligtelser, der fremgår af arbejdsmiljølovens kapitel 4, jf. arbejdsmiljølovens § 83, stk. 3.

Landsretten lægger til grund, at der på pladsen ved skilte var angivet en generel fartbegrænsning på 15 km/t, og at trucken ikke var forsynet med speedometer, men at dette heller ikke var lovpligtigt.

Det lægges endvidere til grund, at Jesper Overgaard Nielsen blev ansat hos A.C. Stilladser A/S som stilladsmontør med tiltræden den 16. november 2015, og at Jesper Overgaard

Nielsen som led i sin uddannelse som stilladsmontør i perioden januar 2009 til januar 2011 havde gennemført et 7 dages AMU-kursus i truckkørsel (gaffeltruckcertifikatprøve B).

Landsretten lægger desuden til grund, at A.C. Stilladser A/S ikke havde givet Jesper Overgaard Olsen konkrete instruktioner forud for hans anvendelse af trucken, herunder vedrørende den hastighed, som trucken måtte køre med, eller om anvendelse af den påmonterede sikkerhedssele. Der foreligger efter det oplyste heller ikke en generel skriftlig instruks om anvendelse af sele.

Det følger af arbejdsmiljølovens § 17, at arbejdsgiveren skal gøre de ansatte bekendt med de ulykkes- og sygdomsfarer, der eventuelt er forbundet med deres arbejde, og at arbejdsgiveren endvidere skal endvidere sørge for, at de ansatte får nødvendig oplæring og instruktion i at udføre arbejdet på farefri måde.

Henset til karakteren af de arbejdsopgaver, som Jesper Overgaard Nielsen skulle udføre under anvendelse af trucken på pladsen, sammenholdt med at Jesper Overgaard Nielsen, der på tidspunktet for ulykken alene havde været ansat i virksomheden i en kortere periode, ikke havde kørt truck gennem en årrække efter erhvervelsen af truckcertifikatet, tiltræder landsretten, at A.C. Stilladser A/S som fastslået af byretten ikke har overholdt sine forpligtelser efter arbejdsmiljølovens kapitel 4 forbindelse med Jesper Overgaard Olsens anvendelse af trucken. Det for landsretten fremkomne om indholdet af kurset i erhvervelse af gaffeltruckcertifikat B kan ikke føre til en anden vurdering af sagen.

Bødestrafen er passende udmålt.

Det tiltrædes, at påstanden om erstatning er henskudt til civilt søgsmål.

Landsretten stadfæster derfor dommen.

T h i k e n d e s f o r r e t :

Byrettens dom i sagen mod A.C. Stilladser A/S stadfæstes.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger for landsretten.



(Sign.)

— — —

**Udskriftens rigtighed bekræftes. Østre Landsret, den**