



VESTRE LANDSRET

KENDELSE

afsagt den 13. juni 2023

Sag BS-14343/2022-VLR
(8. afdeling)

B A/S
(advokat Søren Vagner Nielsen)

mod

HK Danmark som mandatar for
A
(advokat Leif Hove-Donbæk)

Retten i Horsens har den 5. oktober 2021 afsagt kendelse i 1. instans (sag BS-15992/2020-HRS).

Landsdommerne Torben Geneser, Annette Nørby og Emil Revsgaard Larsen (kst.) har deltaget i sagens afgørelse.

Kæremålet har været behandlet mundtligt.

Påstande

Kærende, B A/S, har gentaget sin påstand for byretten om frifindelse og har subsidiært nedlagt påstand om nedsættelse af ansvaret på grund af indkæredes egen skyld.

Indkærede, A, har påstået kendelsen stadfæstet.

Procesbevillingsnævnet har den 21. marts 2022 i medfør af retsplejelovens § 253, stk. 4, 1. og 2. pkt., meddelt B A/S tilladelse til kære af byrettens kendelse.

Supplerende sagsfremstilling

Der er for landsretten fremlagt en række nye bilag. Der er bl.a. fremlagt yderligere materiale fra Arbejdstilsynet, herunder materiale om tidligere sager vedrørende B A/S. Der er endvidere fremlagt efterforskningsmateriale fra Fyns Politi vedrørende uheldet den 10. maj 2017, herunder billeder optaget af politiet den dag ulykken skete.

I Arbejdstilsynets "Rapport om grove overtrædelser" af 17. maj 2017 er der under overskriften "Den tilsynsførendes eventuelle bemærkninger" anført:

"Ulykken er sket på et fast arbejdssted, hvor truck har forkørselsret, og hvor gående færdsel holder tilbage. Der er meget trafik omkring det knudepunkt hvor ulykken sker, både af trucks og selvkørende trucks, og af personale der går til og fra, til og fra til toilet og til og fra blanderum og andet."

I Arbejdstilsynets strakspåbud af 17. maj 2017 anføres det blandt andet:

"Strakspåbud

Virksomheden påbydes at træffe midlertidige foranstaltninger, til at sikre at færdselsvejen for køretøjer, "hovedvejen" ved "knudepunktet", er placeret i passende afstand fra døre, porte, passager for gående færdsel.

...

Begrundelse for påbuddet

Det er Arbejdstilsynets vurdering, at færdselsvejen for køretøjer, "hovedvejen" ved "knudepunktet", ikke er placeret i passende afstand fra døre, porte, passager for gående færdsel.

Arbejdstilsynet vurderer, at der er betydelig fare for påkørsel af gående medarbejdere, som går fra trykkeriafd. UV 60-61 og ud på "hovedvejen".

I vurderinger er der særligt lagt vægt på:

- at gående færdsel fra trykkeafdeling og ud i knudepunktet har begrænset udsyn over trucktrafik, i særdeleshed, hvis trucken kommer fra venstre
- at trucktrafik fra venstre foregår i en afstand af 1-1,5 meter fra portåbningen til trykkeriafdelingen
- at der på "hovedvejen" er betydelig trafik af truck
- at der er ansatte (gående færdsel), der ca. 200-300 gange i døgnet krydser "hovedvejen"
- at vid vinkel spejlet er placeret i en højde, hvor den gående færdsel ikke umiddelbart har fokus rettet mod."

Ifølge en politirapport af 10. maj 2017 forklarede F blandt andet:

“Vidnet forklarede, at det var en El-truck, der havde været involveret i ulykken, og sådan en kunne køre med en hastighed af 15 km/t. Trucken vejer cirka 2 tons. Det er et krav, at truckfører er uddannet og har truck-certifikat fra firmaets side.

Adspurgt forklarede vidnet, at trucken formentlig havde kørt med 15 km/t på ulykkestidspunktet.”

Forklaringer

A og E har afgivet supplerende forklaring. G og F har endvidere afgivet forklaring.

A har forklaret, at ulykken skete i forbindelse med, at han skulle gå fra trykkeriet og ind i blandehallen. Da han kom til porten, kiggede han i spejlkuglen i loftet, og han så ingen kørende trafik. Han var kun trådt et halvt skridt ud fra portåbningen, da han blev ramt af trucken. Den ramte ham først på overkroppen, og dernæst blev han trukket ned på jorden.

Truckene på virksomheden kørte stærkt, når de ikke havde noget på gaflen. De skulle hurtigt tilbage for at hente en ny palle. Den truck, han blev ramt af, kørte med maksimal hastighed. Det var nok 15-20 km/t.

Den tidligere episode, som han har fortalt politiet om, vedrørte også en truckfører, der kørte alt for stærkt. Chefen gav dengang truckføreren en røffel. Truckførerne var generelt pressede. Trykmaskinerne kørte i fast tempo, og når der var sat farve på, skulle truckførerne hente nyt. Det var normalt, at der stod trykkere ved maskinen og ventede på en truck. Som arbejdsgangen var, kunne man ikke producere hele tiden, og det var nødvendigt at vente. Trykkerne skulle notere på den daglige arbejdseddél, om der havde været ventetid efter trucks, så ledelsen kendte godt til problematikken. Der var kun få dage, hvor man ikke ventede på trucks.

Det var et ”dumt kryds” der, hvor uheldet skete. Udsynet var dårligt, og det var meget svært at orientere sig. Medarbejderne var opmærksomme, men de vidste, at det kun var et spørgsmål om tid, før det gik galt. Det er hans opfattelse, at man var lidt ekstra opmærksom, når man skulle over det sted. Derfor brugte han glaskuglen. Hvis trucken havde sat farten ned i krydset, var der ikke sket en ulykke. Han er sikker på, at han stoppede op og kiggede til begge sider og op i glaskuglen, inden han gik over. Ulykken skete, fordi trucken kørte tæt på portudgangen og med høj fart.

Virksomheden kunne have haft bedre sikkerhed. Der kunne eksempelvis have været sat afskærmning op ved porten ud mod kørebanen. Det er der nu. Der var ofte arbejdsulykker på virksomheden i de 4 år, han var ansat. Der var blandt andre nogen, der havde fået fingrene i klemme.

Ulykken for 6 år siden har haft store konsekvenser for ham. Det har været hårdt både fysisk og psykisk. Der er mange ting, han ikke har kunnet, og han har ikke været den far for sine børn, han gerne ville. Han har også haft mange smerter.

Han var klar over, at der i krydset var forkørselsret for trucks. Det blev han instrueret om, da han blev ansat. Efterfølgende er der ikke blevet talt mere om det. Han blev afhørt telefonisk af politiet et år efter ulykken. Hans forklaring til politiet skal ses i lyset af, at han ikke vidste, hvornår de ville ringe, og at han stod midt i Føtex, da han talte med betjenten.

Det kan godt passe, at han under indlæggelsen på Odense Universitetshospital har oplyst, at trucken, der påkørte ham, havde en maksimal hastighed på cirka 15 km/t, således som den er anført under "Aktuel status" i korrespondancebrevet af 11. maj 2017 fra Odense Universitetshospital til egen læge.

Han er netop begyndt i flexjob efter at have været i arbejdsprøvning. Han har ikke længere kontakt med de vidner, der skal afgive forklaring i landsretten.

E har forklaret, at det er korrekt, at de fotos, han fik fremvist i byretten, er de fotos, der nu fremgår af ekstrakten side 127, 139 og 141. Fotoet på side 141 er taget i hans kørselsretning. Den gule streg, som han i byretten har forklaret, han kørte en meter fra, er stregen til højre på billedet. Strengen var malet på gulvet $\frac{1}{2}$ meter ude fra væggen, så man kunne gå inden for strengen, når man gik igennem hallen. Han ved, at han kørte en meter fra den gule streg, fordi han lige var kørt midt igennem den port, han kom fra.

Han kørte altid med "skildpaddehastighed", når han kørte indenfor. Det gjorde han for at passe på det, han fragtede, og på sine kolleger. Truckens maksimale hastighed var 11-13 km/t, og han kørte 7-8 km/t. Trucken havde både en knap med kaninsymbol og en knap med skildpaddesymbol, og det var sidstnævnte, han brugte indendørs. Når den var aktiveret, havde trucken blåt blink på. Formålet med glaskuglen i loftet var, at truckførerne skulle kunne se, om der kom andre køretøjer, som de skulle holde tilbage for.

Da ulykken skete, var han på vej ned i den modsatte ende af gangen, hvor han skulle læsse nyt blæk på gaflen. Når man kom kørende det sted, kunne man se hele hallens længde. Man kunne ikke se mennesker i glaskuglen – kun andre trucks. Han orienterede sig i kuglen, og fortsatte ligeud. Han var opmærksom på, at der kunne komme folk ud fra porten til højre. Han kan godt have været uopmærksom et øjeblik – der skulle ske noget, og man bliver også lidt træt op ad dagen.

A stod pludselig helt oppe på truckens gaffler og kiggede på ham. Han havde ikke set A, inden det skete. Han kan ikke sige, om A forinden havde stukket hovedet ud ad porten. Måske har han selv været orienteret mod kuglen i loftet på det tidspunkt.

Sammenstødet må være sket ved de hvide striber og tæt ved keglen på fotoet i ekstrakten side 141. Han husker ikke, hvor langt A blev slæbt hen ad jorden. Han blokerede bremserne med det samme.

Der var ikke speedometer i virksomhedens trucks. Som truckfører mødte man ind til den samme maskine hver dag. Hans maskine var en af de langsomme. Han kørte altid med "skildpadden" inde i produktionen. Han satte ikke altid farten ned ved en portåbning. Det kom an på, hvor stresset, han var. Man sætter ikke farten ned, hvis man bliver "pisket" af to trykkere. Når han kørte, kunne han se umiddelbart op i spejlkuglen. Han kiggede kun efter andre trucks, de gående passede selv på. Man kunne kun se store ting i glaskuglen.

Han var mødt ind på arbejdet kl. 14 samme dag. Man havde travlt som truckfører, og man skulle kridte skoene for at følge med. Der var fyringer hele tiden, og det var bare med at hænge i. Han var bekendt med, at det blev registreret, hvis trykkerne skulle vente på trucken. Der var kampagner om dette. Man kunne godt blive fyret, hvis man ikke var hurtig nok. Han er bekendt med, at der var en chef, der påtalte over for truckfører F, at han kørte for hurtigt. Han har ikke kendskab til andre lignende tilfælde.

Der var mange portåbninger, så det var ikke ufarligt at færdes indenfor. Det første halve år af ansættelsen var han bange for at ramme nogen, når han kørte rundt i trucken, men han vænnede sig til det. Efter ulykken blev der midlertidigt sat noget afskærmning op, som det fremgår af fotos i ekstrakten side 120-122. Det er ikke sådan, det ser ud i dag. Gelænderet er blevet forlænget, der er lavet en dør, så man ikke skal gå igennem porten, og der lys i loftet, hvis der kommer en truck kørende.

Der var mange ulykker på virksomheden – i hvert fald én gang om året. Han har selv været ude for en arbejdsulykke i forbindelse med sin ansættelse.

Ved nødopbremsning tager det i hvert fald et par meter, før trucken stopper. Hvis man bremses normalt, kører trucken et stykke længere, inden den stopper helt.

G har forklaret, at han var mere end 2-3 meter fra uheldsstedet, da uheldet skete. Han kom gående derfra, hvor manden i den røde trøje er på fotoet i ekstrakten side 139. Han havde kurs direkte mod uheldsstedet. Han nåede at råbe stop, men der var ingen, der hørte det.

Han så, at A kom gående fra porten og ud på "motorvejen". Han kan ikke huske, om A stoppede op.

Virksomhedens trucks skulle køre hurtigt for at nå det hele. Halvdelen af truckførerne var blevet afskediget. Man gik ikke ud foran en truck, men han vil ikke kalde det "forkørselsret". Det er sådan, politiet har beskrevet det.

A benyttede det markerede fodgængerfelt, men han kan ikke huske, om påkørslen skete i selve feltet. Markeringen var slidt ned.

Han gik ned med stress og er nu førtidspensionist. Hans korttidshukommelse er dårlig. Han ses ikke med A privat.

Han var trykker og havde samme type job som A. Truckene kørte altid stærkt. I starten var der en truck til hver maskine, men der blev sparet, og en truck skulle derefter betjene to maskiner. Arbejdstempoet var presset, og det kunne ikke gå stærkt nok. Han skulle forsvare sin egen "tidslinje" på maskinen, og han noterede dagligt, hvis han havde ventet på en truck. Det kunne godt gå ud over truckførerne.

Trucken, der påkørte A, kørte så hurtigt den kunne. De kaldte gangen for "motorvejen". Det skulle gå stærkt med at komme ned i den anden ende, og farten blev ikke sat ned ved portene. Uheldet skete i "det store kryds". Der blev efterfølgende sat en port i, så man ikke bare kunne køre lige igennem.

Han er ikke blevet instrueret i "forkørselsret" for trucks. Der var mange skader på virksomheden og nærved-ulykker, hvor truckene måtte bremse op.

Han stoppede selv med at arbejde på virksomheden i efteråret 2017. Han er bekendt med, at der efterfølgende er blevet sat afskærmning op. Han var nok ca. 10 meter fra ulykkesstedet, da ulykken skete. Han og A kom gående imod hinanden. Han kan ikke sige, om han kunne have bemærket det, hvis A var stoppet op. A var enten på vej for at hente farve eller på vej på kontoret. A løb helt sikkert ikke. Det gjorde man ikke. Han bemærkede intet usædvanligt. A var en stille og rolig fyr.

F har forklaret, at han stod ca. halvanden meter fra ulykken, da den skete. Han skulle igennem den samme port, som A kom ud af. Han var ansat som truckfører, og det er han stadig. Da ulykken skete, stod han og talte med en kollega, og han kiggede derfor ikke direkte over mod A, da A blev ramt. Han havde forinden nået at hilse på A, der virkede som om, han skulle skynde sig med at hente farver. Efter hans opfattelse kiggede A ikke op i glaskuglen. A stoppede kort op

i forbindelse med, at de hilste på hinanden, men han havde fokus på at gå lige ud og kiggede ikke til højre eller venstre.

A gik i det maledede fodgængerfelt, da han blev ramt. Han kan ikke vurdere, hvor hurtigt trucken kørte. Det kan godt passe, at den kørte med halv hastighed af, hvad den kunne. Trucks havde forkørselsret, og den regel var han bekendt med. Fodgængere skulle altid holde tilbage. Når trucken kom til en port, skulle hastigheden sænkes, og man skulle evt. holde stille og kigge i glaskuglen. Han kørte ikke selv med "skildpaddehastighed" indenfor. Jan kørte i en af de små trucks. Det var den samme type, som han selv kørte.

Spejlkuglen skulle både benyttes til at kigge efter modkørende trafik og fodgængere. Det var ikke normalt at køre med "skildpadden" på ulykkesstedet. Han har været truckfører i 30 år og ansat i virksomheden i 30 år. Efter A's ulykke er truckenes maxhastighed sat ned til 12 km/t.

Som truckfører skal man sænke farten, orientere sig til højre og venstre og i glaskuglen, når man kommer til en port. Han husker det ikke sådan, at E sænkede farten inden påkørslen. Det var ikke usædvanligt, at farten ikke blev sænket ved en port. Der var meget larm og trucken var helt lydløs. Hver truck skulle betjene to maskiner, og trykkerne skrev ned, hvis der havde været ventetid. Som truckfører fik man at høre fra chefen, hvis trykkerne havde skullet vente for længe i løbet af en dag. Chefen ville gerne have, at der kom noget igennem.

Det var et farligt kryds, og som erfaren truckfører var han ekstra opmærksom, når han kørt forbi det pågældende sted. Der er nu kommet en række sikkerhedsforanstaltninger, men det er stadig nødvendigt at være opmærksom. Det er nok rigtigt, at han som truckfører er mere opmærksom i begyndelsen af en arbejdsdag, end han er i slutningen.

Anbringender

Parterne har i det væsentlige gentaget deres anbringender for byretten.

Landsrettens begrundelse og resultat

A kom som ansat til skade ved en arbejdsulykke den 10. maj 2017, idet han blev påkørt af en truck, der blev ført af en anden ansat i virksomheden.

Efter bevisførelsen lægger landsretten til grund, at A netop var gået gennem en port og befandt sig i et "fodgængerfelt", der krydsede truckens kørebane, da han blev påkørt af trucken, der kom kørende fra hans venstre side. Det lægges endvidere til grund, at virksomheden havde interne færdselsregler om, at trucks havde forkørselsret for gående, og at A var bekendt hermed.

Landsdommerne Torben Geneser og Emil Revsgaard Larsen udtaler herefter:

Ulykken skete i et – også efter virksomhedens forhold i øvrigt – særligt farligt kryds, hvor der var betydelig trafik af både gående medarbejdere og trucks, herunder ubemandede trucks, og truckene passerede tæt forbi portåbningen.

Arbejdstilsynet udstedte efter ulykken et strakspåbud til virksomheden med henvisning til, at færdselsvejen for køretøjer ved dette "knudepunkt" ikke var placeret i passende afstand fra døre, porte og passager for gående færdsel, og at der var betydelig fare for påkørsel af gående medarbejdere.

Efter bevisførelsen lægger vi til grund, at de eldrevne trucks kunne køre med 15 km/t, at truckførerne generelt havde travlt og kørte hurtigt, at hastigheden ikke altid blev sat ned ved portåbninger, og at den truck, der påkørte A, kom kørende med 7-15 km/t, da ulykken skete.

Under disse omstændigheder finder vi det godtgjort, at B A/S ikke havde indrettet arbejdspladsen sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, herunder taget de fornødne forholdsregler for at sikre, at de ansatte, der kom gående gennem porten, havde tilstrækkelig mulighed for at nå at orientere sig og undgå at blive påkørt af trucks.

B A/S er derfor erstatningsansvarlig i anledning af den arbejdsulykke, som A kom ud for den 10. maj 2017.

Vi lægger til grund, at A ikke orienterede sig tilstrækkeligt, da han gik ud gennem porten, idet han overså trucken. Navnlig set i lyset af den fare for ulykker det pågældende sted, som indretningen af arbejdspladsen indebar, har han ikke derved udvist egen skyld i et sådant omfang, at det har betydning for B A/S' erstatningsansvar.

Vi stemmer derfor for at stadfæste byrettens kendelse.

Landsdommer Annette Nørby udtaler:

Jeg finder ikke grundlag for at fastslå, at arbejdet ikke var planlagt, tilrettelagt og kunne udføres sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt.

Jeg lægger navnlig vægt på, at virksomhedens arbejdsprocesser generelt forudsatte, at trucks og gående færdedes fælles på gangarealerne, og at virksomheden havde taget en række forholdsregler med henblik på undgå sammenstød, idet der bl.a. var markeret "fodgængerfelter" de steder, hvor kørebanen nødvendigvis måtte krydses af gående, optegnet gule streger langs væggen, der adskilte gående fra kørende, og fastsat færdselsregler, som medarbejderne – der var vant til at færdes i hallerne – var bekendt med. Jeg finder det endvidere ikke godtgjort, at ulykkesstedet var indrettet i strid med gældende vejledninger mv.

Jeg lægger herved også vægt på, at arbejdstilsynet jævnligt – og senest i marts 2017 – havde været på tilsyn på virksomheden og ikke havde fundet anledning til at påtale den måde, hvorpå sammenblandingen af kørende og gående færdsel blev håndteret, og at virksomheden efter det oplyste ikke tidligere havde haft lignende ulykker. Den omstændighed, at arbejdstilsynet som følge af ulykken udstedte et strakspåbud for at undgå fremtidige ulykker, ændrer ikke på min vurdering.

Herefter, og da det heller ikke i øvrigt er godtgjort, at B A/S som arbejdsgiver har begået ansvarspådragende fejl, eller at truckføreren har begået fejl, som B A/S hæfter for, stemmer jeg for at tage B A/S' påstand om frifindelse til følge.

Der træffes afgørelse efter stemmeflertallet.

Landsretten stadfæster herefter byrettens kendelse.

Efter kæresagens udfald skal B A/S i sagsomkostninger for landsretten betale 60.000 kr. til HK Danmark som mandatar for A til dækning af udgifter til advokatbistand ekskl. moms. Ud over sagens værdi er der ved fastsættelsen af beløbet taget hensyn til sagens omfang og varigheden af den mundtlige forhandling.

THI BESTEMMES:

Byrettens kendelse stadfæstes.

I sagsomkostninger for landsretten skal B A/S inden 14 dage betale 60.000 kr. til HK Danmark som mandatar for A. Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.



RETTEEN I HORSENS KENDELSE

afsagt den 5. oktober 2021

Sag BS-15992/2020-HRS

Mandatar HK/Danmark for
A
(advokat Leif Donbæk Thomsen)

mod

B A/S
(advokat Søren Vagner Nielsen)

Denne afgørelse er truffet af kst. dommer Michael Wennicke.

Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen, der er anlagt 16. april 2020, drejer sig om, hvorvidt sagsøgte, B A/S, er erstatningsansvarlig for den skade, som deres ansatte, sagsøgeren, A, har pådraget i forbindelse med, at han blev påkørt af en truck i 2017.

Ansvarsgrundlaget er udskilt til særskilt afgørelse, jf. retsplejelovens § 253.

Sagsøgeren, A, har nedlagt påstand om, at sagsøgte, B A/S, skal tilpligtes at anerkende ansvaret for ulykke af 10. maj 2017.

Sagsøgte har påstået frifindelse.

Oplysningerne i sagen

Dommen indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 b, jf. § 218 a, stk. 2.

Den 16. september 2013 blev A ansat i det daværende C A/S (nu B A/S).

A var på arbejde den 10. maj 2017, hvor han blev påkørt af en truck.

Den 11. maj 2017 blev C A/S meddelt midlertidigt strakspåbud om at træffe foranstaltninger til at sikre, at færdselsvejen for køretøjer, "hovedvejen" ved "knudepunktet", er placeret i passende afstand fra døre, porte, passager for gående færdsel, hvilket påbud blev endeligt den 17. maj 2017.

Hændelsen blev den 15. maj 2017 anmeldt til Arbejdsskadestyrelsen som en arbejdsskade. Arbejdsskadestyrelsen anerkendte ved afgørelse af 24. april 2020 ulykken som en arbejdsskade og tilkendte A 45.900 kr. i godtgørelse for varigt mén.

Det har ikke været grundlag for en straffesag mod B A/S.

Sagen behandles sammen med BS 31773/2020 (B A/S mod AIG Europe, dansk filial af AIG Europa A/S), som omhandler forsikringsdækningen.

Forklaringer

Der er afgivet forklaring af A, D og E.

A har forklaret, at han blev ansat i det daværende C A/S i 2013 og havde været ansat i fire år, da han kom til skade den 10. maj 2017. Han skulle blande noget farve og skulle gennem en port for at komme til blandemaskinen. Ved porten kiggede han i glaskuglen og stak han sit hoved frem. Han orienterede sig herefter til højre og venstre. Han så ikke noget og gik han frem. Han tror, at han så trucken kort, inden trucken ramte ham, men det var da for sent at undvige. Trucken kørte ind i ham, og han blev trukket ind under truckens højre forhjul. Han vil tro, at trucken trak ham fem meter, inden den stoppede. Påkørslen skete tæt på porten. Nok ca. en meter ud fra porten. Foreholdt fotos på side 170 i ekstrakten blev det forklaret, at trucken ikke påkørte ham i den røde cirkel. Det var tættere på den venstre kegle. Det er rigtigt, at han ved, at trucks har forkørselsret på kørebaner i hallerne. Det har han hørt. Han ved derfor, at han skal stoppe op og orientere sig, inden han går over kørebaner. Det er rigtigt, at der var meget kørsel på den pågældende kørebane. Han gik gennem porten flere gange i løbet af en arbejdsdag.

D har forklaret, at han har en lederstilling i B A/S.

Der er ansatte ca. 175 ansatte på A A/S fabrik i Odense, hvor de fremstiller metaleballager til fødevarer. Bygningerne er fra 1950'erne. Han var chef for A i maj 2017. Han var ikke på fabrikken, da uheldet skete, men blev ringet op af en medarbejder. Han kørte derefter til fabrikken. A var da blevet kørt af sted med ambulance. Han har fået forklaret, at A arbejdede ved en maskine og var gået for at hente trykfarver. A skulle krydse en kørebane. Der blev han påkørt af en truck. Foreholdt fotos på side 56 i ekstrakten blev det forklaret, at han ikke ved, hvor det blå lys kommer fra. Foreholdt fotos på side 59 i ekstrakten blev det forklaret, at der ikke ser sådan ud i dag. Der er isat en dør og der er opsat truckværn. Dette bevirker, at de ansatte skal gå gennem en dør for at komme fra en hal til en anden hal. Han ved ikke, om spejlkuglen er flyttet. Foreholdt fotos på side 170 i ekstrakten blev det forklaret, at de to fotos viser, at der var en hvid markering på gulvet der, hvor de ansatte skulle gå. Foreholdt foto på side 171 i ekstrakten blev det forklaret, at fotoet viser den pågældende kørebane, der er en af virksomhedens hovedfærdselsåre. Det kan godt passe, at der så sådan ud i maj 2017, bortset fra at han ikke husker de orange kegler. Der må ikke køres til højre for den gule streg. Der er meget trafik på kørebanen, da trucks kører frem og tilbage til trykkemaskiner med stål og aluminium. Han vil tro, at de ansatte krydser kørebanen 200 til 300 gange i døgnet. Virksomhedens færdselsregler siger, at kørende kørsel har forkørselsret. Han ved ikke, om ansatte får udleveret skriftlig orientering om færdsreglerne, når de ansættes. Han er dog sikker på, at de ansatte får besked herom ved almindelig sidemandsoplæring. Det er rigtigt, at Arbejdstilsynet har besigtiget fabrikken og området flere gange, også før maj 2017, uden at meddele påbud. Området er ændret efter ulykken. Han ved ikke, hvor hurtigt en truck kan køre. Som han husker det, kørte trucks ikke med nedsat hastighed i 2017. Dette er blevet indført senere som et forsøg og ud ønsket om at passe bedre på hinanden, og fordi et par truckførere kørte lidt til den hurtige side. E var ikke en af dem. Trucks kører hele døgnet og i alle ugens dage, og de har ikke faste afhentningssteder.

E har forklaret, at han var ansat som trykkerimedarbejder i perioden fra 2014 til 2020. Den pågældende dag var han blevet tildelt en maskine. Han kørte truck. Trucken kørte paller med metal til produktionsmaskinen. Han havde afleveret en palle og kørte for at hente en ny palle, der ligeledes skulle afleveres, da uheldet skete. Han kørte med tomme og let hævede gafler. Han vil tro, at gaflerne var hævet som til midt på skinnebenet. Uheldet skete ved porten. Han så ikke A komme ud ad porten. A stod pludselig foran trucken. A må være kommet ud af porten. Han bremsede alt, hvad han kunne, da han så A. A hoppede op på truckens gafler, men kom ind under trucken. A stod helt inde ved førerhuset, inden han kom ind under trucken. Trucken kørte med halv hastighed og var placeret en meter fra den gule streg. Trucken var placeret midt på kørebanen. Det blå lys på foto på side 56 i ekstrakten kommer fra trucken.

Det var samme trucktype, han kørte i ved ulykken. Foreholdt foto på side 170 i ekstrakten blev det forklaret, at keglerne ikke stod dér ved ulykken. Han har ikke set A stå i det hvide felt. Foreholdt foto på side 171 i ekstrakten blev det forklaret, at fotoet viser den pågældende kørebane set med truckførers øjne. Kørebanen er en af hovedfærdselsårene. Han stillede sin truck ved en maskine, når han var færdig med dagens arbejde.

Parternes synspunkter

A har i sit påstandsdokument anført følgende:

" ...

Sagsøgte er som arbejdsgiver erstatningsansvarlig for sagsøgers skade.

Til støtte herfor henvises til reglerne i arbejdsmiljølovens § 38, 42 og 45, hvorefter en arbejdsgiver har pligt til at sikre at:

- arbejdet er tilrettelagt og udføres sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, jf. normen i arbejdsmiljølovens § 38,
- at arbejdsstedet er indrettet sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. jf. normen i arbejdsmiljølovens § 42,
- at de tekniske hjælpemidler er indrettet og bliver anvendt sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. jf. normen i arbejdsmiljølovens § 45.

Det gøres overordnet gældende, at sagsøgte ikke har sikret overholdelsen af disse normer og underliggende vejledning samt branchestandarder, hvorved sagsøgte har pådraget sig et erstatningsansvar.

Det gøres endvidere gældende,

- at sagsøgte som arbejdsgiver har ansvaret for arbejdets forsvarlige planlægning og tilrettelæggelse og den sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarlige indretning af arbejdsstedet,
- at gående færdsel fra trykkeriafdeling og ud i knudepunktet har begrænset udsyn over trucktrafik, i særdeleshed, hvis trucken kommer fra venstre,
- at trucktrafik fra venstre foregår i en afstand af 1-1,5 meter fra portåbningen til trykkeriafdelingen,

- at der på 'hovedvejen' er betydelig trafik af trucks,
- at der er ansatte (gående færdsel), der, ca. 200-300 gange i døgnet, krydser 'hovedvejen',
- at vidvinkelspejlet er placeret i en højde, hvor den gående færdsel ikke umiddelbart har fokus rettet mod,
- at færdselsvejen for køretøjer, 'hovedvejen' ved 'knudepunktet', ikke er placeret i passende afstand fra døre, porte, passager for gående færdsel,
- at der er betydelig fare for påkørsel af gående medarbejdere, som går fra trykkeriafdeling UV 60-61 og ud på 'hovedvejen',
- at Arbejdstilsynet har afgivet strakspåbud om at udbedre disse sikkerhedsrisici og bringe forholdene i overensstemmelse med de arbejdsmiljøretlige normer, så arbejdet kan udføres uden sikkerheds- og sundhedsrisiko for medarbejderne,
- at der sidenhen er sket plombering af køretøjer på arbejdspladsen, således at de ikke kan køre mere end 6 km i timen.

Det gøres endvidere gældende at,

- truckføreren har handlet ansvarspådragende ved at køre trucken under de nævnte forhold, hvorved han påkørte sagsøger,
- sagsøgte som arbejdsgiver for truckføreren bærer ansvaret for dennes skadevoldende handlinger. jf. Danske Lov 3-19-2.

Endeligt gøres det gældende, at der ikke fra sagsøgers side foreligger erstatningsretlig relevant egen skyld.

..."

B A/S har i sit påstandsdokument anført følgende:

" ...

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det gældende, at sagsøgte ikke har handlet ansvarspådragende over for sagsøgte i forbindelse med uheldet, der i stedet må betragtes som et hændeligt uheld, der alene

skyldes sagsøgerens tilsidesættelse af færdselsreglerne i hallernes kørebaner.

Det gøres gældende, at arbejdet var planlagt, tilrettelagt og kunne udføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt, idet der var indført færdselsregler i hallerne, hvorefter trucks havde forkørselsret for gående medarbejdere, som derfor skulle stoppe op og orientere sig i begge kørselsretninger inden de gik ud på kørebanerne i hallerne. Uheldet skete alene fordi sagsøgeren tilsidesatte færdselsreglerne, idet han krydsede kørebanen uden at stoppe og orientere sig om kørende trucks, selvom han var instrueret om færdselsreglerne og vidste, at der løbende var kørende trucks i kørebanerne.

Det gøres desuden gældende, at området omkring portåbningen var indrettet sikkerhedsmæssigt forsvarligt, idet der var en afstand på 1 - 1½ meter fra portåbningen til området hvor kørebanerne begynder. Gående medarbejdere havde derfor mulighed for at stoppe op og orientere sig i begge retninger inden de krydsede kørebanerne. Til trods for at der gennem 5 år har været gående færdsel ca. 200 - 300 gange i området, hvor uheldet skete, er der aldrig sket lignende uheld og forholdene er heller ikke blevet påtalt af Arbejdstilsynet ved tidligere besøg.

Det gøres desuden gældende, at de tekniske hjælpemidler var indrettet og blev anvendt sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Uheldet skyldes således hverken fejl ved den truck, som påkørte sagsøgeren, eller kørefejl af føreren af gaffeltrucken, der i overensstemmelse med firmaets instruks havde sænket farten, da han nærmede sig portåbningen. Uheldet skyldes alene, at sagsøgeren gik gennem portåbningen og ud på kørebanen uden at stoppe for at orientere sig om kørende færdsel.

Det gøres desuden gældende, at sagsøgte heller ikke i medfør af DL 319-2 hæfter over for sagsøgeren for uheldet, idet det bestrides at truckføreren begik ansvarspådragende fejl i forbindelse med uheldet, idet han havde forkørselsret og i overensstemmelse med den interne instruks havde sænket farten, da han nærmede sig området omkring portåbningen og dermed ikke begik nogen kørefejl.

Det gøres gældende, at sagsøgerens eventuelle krav skal bortfalde, subsidiært nedsættes på grund af egen skyld, idet uheldet alene skyldes, at sagsøgeren gik igennem portåbningen og ud på kørebanen uden at stoppe op og orientere sig om kørende trucks, selvom han var

bekendt med, at trucks havde forkørselsret i kørebanen, hvor uheldet skete.

..."

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

Rettens begrundelse og resultat

Det lægges efter bevisførelsen til grund, at uheldsstedet er et knudepunkt, hvor adskillige ansatte og trucks mødes flere gange dagligt. Det fremgår af oplysninger fra Arbejdstilsynet, at truckkørsel finder sted 1 - 1 ½ meter fra portåbningen.

Det lægges herefter til grund, at der kører trucks tæt på portåbningen, hvor adskillige ansatte har deres daglige gang.

Det er ubestridt, at der ikke var etableret værn eller anden sikring mod færdsel direkte ud på kørebanen ved portåbningen, hvor A blev påkørt af en truck. Det fremgår af fotos af stedet, at kørebanen ikke er tydeligt markeret.

Herefter og da der efter forklaringen fra A og sagens oplysninger ikke findes at være sikkert grundlag for at fastslå, at uheldet et sket midt på kørebanen eller skyldes, at A har tilsidesat virksomhedens færdselsregler om forkørselsret for trucks, finder retten, at det er bevist, at B A/S har handlet ansvarspådragende i forbindelse med arbejdsulykken.

As påstand tages derfor til følge.

Afgørelse om sagsomkostninger ved delhovedforhandlingen træffes i forbindelse med den endelige afgørelse af sagen.

Derfor bestemmes:

Sagsøgte, B A/S, skal anerkende at have handlet ansvarspådragende ved ulykken den 10. maj 2017.



Vejledning

Retten har afsagt kendelse i sagen.

Hvis du er utilfreds med afgørelsen, kan du kære kendelsen til landsretten.

Frister for at anke og kære

Fristen for at kære er 14 dage fra kendelsens afsigelse.

Sådan gør du, hvis du vil anke eller kære

Du kan kære kendelsen på minretssag.dk ved at trykke på knappen "Opret appel" og derefter vælge "Kære" og følge vejledningen der.

Du kan få mere vejledning blandt andet om retsafgift på domstol.dk.

Publiceret til portalen d. 05-10-2021 kl. 14:40

Modtagere: Advokat Leif Donbæk Thomsen, Advokat (H) Søren Vagner
Nielsen, Sagsøgte B A/S, Mandatar HK/Danmark, Sagsøger

A