



Udskrift af dombogen

DOM

Afsagt den 24. maj 2016 i sag nr. BS 7-1301/2014:

Fagligt Fælles Forbund smf. [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

mod

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

og

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Sagens baggrund og parternes påstande

Denne sag, der er anlagt den 1. august 2014, drejer sig om, hvorvidt sagsøgte 1, [REDACTED] og sagsøgte 2, [REDACTED] er erstatningsansvarlige overfor sagsøgeren, [REDACTED] i anledning af hans personskade pådraget den 18. oktober 2012 under udførelse af løsningsarbejde ombord på et skib tilhørende [REDACTED]

Fagligt Fælles Forbund som mandatar for [REDACTED] har nedlagt påstand om, at de sagsøgte tilpligtes principalt solidarisk, subsidiært hver for sig, at betale 496.573,34 kr. med tillæg af procesrente. For så vidt angår [REDACTED] betales renter af 25.323,18 kr. fra den 30. juni 2013 og af 471.250,16 kr. fra sagens anlæg. For så vidt angår [REDACTED] betales renter af 92.029,51 kr. fra den 12. januar 2014 og af 404.543,83 kr. fra sagens anlæg.

Påstandsbeløbet udgøres af erstatning for tabt arbejdsfortjeneste, tabt erhvervsevne (differencekrav), positive udgifter samt godtgørelse for svie og smerte.

[REDACTED] har overfor Fagligt Fælles Forbund som mandatar for [REDACTED] nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært betaling af et mindre beløb fastsat efter rettens skøn og alene forrentet fra sagens anlæg.

[REDACTED] har overfor [REDACTED] nedlagt påstand om friholdelse af ethvert beløb, herunder renter og sagsomkostnin-

ger, som [redacted] måtte blive tilpligtet at betale til [redacted]

[redacted] har overfor Fagligt Fælles Forbund som mandatar for [redacted] nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært betaling af et mindre beløb fastsat efter rettens skøn.

[redacted] har overfor [redacted] nedlagt påstand om friholdelse for erhverv beløb, herunder renter og sagsomkostninger, som [redacted] måtte blive tilpligtet at betale til [redacted]

Oplysningerne i sagen

Denne dom indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a, stk. 2.

Den 18. oktober 2012 gav G. S. [redacted] ApS i et brev stilet til ejeren af skibet [redacted] underretning om, at der samme dag kl. 17.00 var indtruffet en ulykke ombord på skibet, idet en bobcat under losning af skrot havde påkørt et umarkeret surringsøje, der var dækket af skrot, hvorved føreren af bobcat'en var kommet til skade og var blevet kørt på hospitalet af en ambulance.

[redacted] arbejdsgiver, [redacted] der af [redacted] var anmodet om at stille en løsarbejder til rådighed for arbejdsopgaven, indsendte den 30. oktober 2012 en anmeldelse af arbejdsulykken til Arbejdsskadestyrelsen. Anmeldelsen indeholder følgende beskrivelse af forløbet:

"...

1. Tilskadekomne er fører af en bobcat i forbindelse med rengøring af et skibsrums under en losning. I den forbindelse bruges bobcat'ens skovl til at skrabte varer sammen i bunden af lastrummet, hvorefter en kran bringer det i land. Bobcat'ens skovl rammer i fart et metal surringsøje som er svejset fast til lastrummets bund. Surringsøjet er skjult af varer og tilskadekomne er derfor uforberedt på sammenstødet. Han er fastspændt med sikkerhedssele, men hans hoved kastes frem som følge af den bratte opbremsning.
2. Tilskadekomne førte en bobcat monteret med skovl.
3. 4. nakkehvirvel flækket og et ribben trykket.

..."

Arbejdstilsynet ved tilsynsførende Lars Askholm har udarbejdet en skøns-erklæring, der lyder således:

"...

Spørgsmål A:

Skønsmanden bedes oplyse, om det er sædvanligt, at et skib, som i nærværende sag, der anvendes som bulk carrier har fastsvejsset et antal surringsøjer i bunden af lastrummet, eller at der er andre forhindringer og/eller indretninger i lastrummet, som kan påkøres i forbindelse med losning.

Svar på spørgsmål A:

Indledningsvist skal det bemærkes, at fartøjet i sagen er et såkaldt "general cargo vessel", hvilket betyder, at fartøjet kan anvendes til fragt af gods af forskellig art. Fartøjer er bygget til og indrettet til at transportere gods. Surringsøjer i fartøjets lastrum vil typisk have en funktion i forhold til den last, der transporteres med fartøjet.

Fartøjer af nævnte type er som nævnt bygget til at fragte gods og ikke til kørsel med bobcat. Ved anvendelse af bobcat i forbindelse med lastning eller losning af gods, er det vigtigt at arbejdet er nøje planlagt og tilrettelagt. I planlægningen og tilrettelæggelse af arbejdet skal der tages højde for pladsforholdene, eventuelle forhindringer og andre forhold, der kan have betydning for at arbejdet kan udføres sikkert.

Det er således ikke den sagkyndiges vurdering, at det er usædvanligt, at et fartøj som det her omhandlede har indretninger, som f.eks. surringsøjer i lastrummet.

Spørgsmål B:

Såfremt spørgsmål A besvares bekræftende, bedes skønsmanden oplyse, om det er sædvanligt, at sådanne surringsøjer eller andre forhindringer/indretninger markeres eller på anden måde afmærkes af hensyn til losningsproceduren, f.eks. af hensyn til risikoen for påkørsel.

Skønsmanden bedes i givet fald nærmere redegøre for, hvorledes afmærkningen sædvanligvis foretages og eventuelt henvise til gældende normer herfor, såfremt sådanne var gældende i oktober 2012.

Svar på spørgsmål B:

Idet spørgsmål A ikke er besvaret bekræftende, er der ikke foretaget besvarelse af spørgsmål B.

Spørgsmål C:

Såfremt der ikke foretages afmærkning af eksempelvis surringsøjer eller andre forhindringer/indretninger i lastrummet, bedes skønsmanden oplyse, om det er sædvanligt, at skibets besætning anviser sikre køreveje for losningskøretøjer (f.eks. en bobcat), der anvendes til losning i lastrummet.

Svar på spørgsmål C:

Fartøjets besætning vil typisk ikke have noget med losning af fartøjet at

gøre og det er derfor ikke sædvanligt at skibets besætning deltager i losningsarbejdet eller anviser køreveje for et losningskøretøj.

Spørgsmål D2:

Er det sædvanligt at surringsøjer på tanktoppen, der er placeret ovenpå brændstoftanke ikke fjernes i forbindelse med håndtering af last?

Svar på spørgsmål D2:

Håndteringen af lasten skal planlægges og tilrettelægges under hensyntagen til skibets indretning, herunder eventuelle surringsøjer eller andre genstande f.eks. anden fragt, som måtte findes i lastrummet.

Spørgsmål F2:

Hvilke normer gælder der for kørsel med bobcat i et lastrum; herunder med hensyn til fart og alkohol?

Svar på spørgsmål F2:

Der henvises til Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 181 af 18. maj 1965 om regulativ for lastning og losning af skibe, hvoraf det af § 11 fremgår, at en spirituspåvirket person ikke til være egnet til at betjene transportmidler.

Yderligere kan der eventuelt henvises til brugsvejledningen for den i sagen anvendte bobcat, som typisk også forholder sig til problematikken vedrørende alkohol.

For så vidt angår spørgsmålet om normen for fart, henvises ligeledes til en eventuel brugsvejledning. Dog kan det mere generelt bemærkes, at "normalen" må være, at der køres efter forholdene, herunder at farten ikke er højere, end at arbejdet kan foregå på en sikker måde.

Tillægsspørgsmål:

Skønsmanden bedes oplyse, om det er sædvanligt, at de i besvarelsen af spørgsmål A omtalte surringsøjer markeres eller på anden måde afmærkes af hensyn til losningsproceduren, blandt andet af hensyn til risikoen for påkørsel eller andre forhold.

Skønsmanden bedes i givet fald nærmere redegøre for, hvorledes afmærkning sædvanligvis foretages, og eventuelt henvise til gældende normer herfor, såfremt sådanne var gældende i oktober 2012.

Svar på tillægsspørgsmål:

For så vidt angår spørgsmålet om sædvane i forhold til markering eller afmærkning af surringsøjer, kan det oplyses at kravet afhænger af de konkrete forhold på arbejdsstedet.

Det er arbejdsgiveren, der skal foretage vurderingen af om der er for-

hindringer på arbejdsstedet, som vil kunne udgøre en fare for de ansatte, som udfører arbejdet. Vurderingen af om en forhindring skal markeres eller afmærkes vil typisk afhænge af, hvorvidt forhindringen er tydelig og synlig for de ansatte, som udfører arbejdet, ligesom plads- og lysforhold på arbejdsstedet vil være momenter, som indgår i vurderingen.

Hvad angår markeringen/afmærkningen, stiller Arbejdstilsynet i praksis krav om, at denne er tydelig for de ansatte.

..."

Danmarks Rederiforening ved teknisk chef Per Winther Christensen har særskilt besvaret følgende spørgsmål:

Spørgsmål E2:

Er det sædvanligt at skibets besætning tilrettelægger og superviserer losningen og stevedorene når skibet er chartret på FIOST vilkår?

Svar på spørgsmål E2:

Termen "Free in out stowed trimmed" (FIOST) er en kommerciel befragtningsterm, der afgør hvem som bærer det kommercielle ansvar for lastning, losning, stuvning og trimning af en last. FIOST har således ikke indflydelse på, hvordan laste- og lossearbejdet tilrettelægges og udføres på en sikker og forsvarlig måde.

...

Det er skibsførerens ansvar, at arbejde der udføres om bord under normale driftbetingelser dvs. sejlads, vedligeholdelse, havneanløb etc., udføres på en sikker måde og i overensstemmelse med rederiets politikker. Det gælder selvfølgelig primært skibets besætning, men vil også omfatte underleverandører, der udfører arbejde om bord herunder fx havnearbejdere. Den eneste afvigelse herfra er når skibet er på værft, hvor værftsarbejderen er underlagt værfters procedurer for sikkerhed og arbejdsmiljø.

I den normale skibsorganisation er det overstyrmanden, der har ansvaret for laste- og losseoperationen og på mindre skibe er det styrmanden eller skibsføreren selv. Før en lastoperation vil overstyrmanden aftale med stevedoreformanden, hvordan losningen skal foregå herunder fx sekvens af losning fra forskellige lastrum. På dette møde vil overstyrmanden sædvanligvis også instruere om forskellige sikkerhedsforhold, fx. kan der være forbudt adgang til bestemte lastrum før de er luftet ud eller som i dette tilfælde skjulte obstruktioner i lastrummet.

Under selve losningen vil overstyrmanden overvåge, at den aftalte plan

holdes og kan stoppe losningen, hvis stevedoren afviger fra det aftalte eller skibet fx har behov for tid til at flytte ballastvand.

Overstyrmanden beder derimod ikke om dokumentation for, at de havnearbejdere der arbejder på skibet har den fornødne uddannelse, som fx truckførerbevis eller basal arbejdsmiljøtræning. At disse forhold er på plads er stevedorefirmaets ansvar.

I forhold til spørgsmål E2 er svaret, at skibet (overstyrmanden/ansvarlig officer) altid deltager i tilrettelæggelsen af losningen samt superviser losningen og stevedoren under processen, ligegyldigt, hvilke befragtningsaftaler der er gældende for den aktuelle rejse.

..."

Forklaringer

[REDACTED] har forklaret, at han af firmaet S [REDACTED] modtog besked om, at han skulle losse det i sagen omhandlede skib. Arbejdet skulle udføres for [REDACTED]. Han havde mange gange før udført en tilsvarende opgave, og han plejede at få besked dagen før, men han husker ikke længere, hvornår han modtog den omhandlede besked. Han havde udført havnearbejde så ofte for [REDACTED] at han havde nøgle til firmaets bobcat. Han benyttede kun bobcat'en, når han udførte arbejde for [REDACTED].

Hans opgave bestod i at medvirke til losning af mindre stykker metalskrot, hvoraf de fleste ikke var større end en knytnæve, dog var der også større stykker, herunder såkaldte H-jern. Kranfører Morten Hansen havde på forhånd losset det meste af skibets last af metalskrot. Sagsøgeren skulle derfor blot medvirke til at fjerne det sidste metalskrot i bunden af skibet. Hele skibets agterende var blevet ryddet af Morten, der sad oppe i kranen. Stevedoren var ikke til stede på havnen, da sagsøgeren mødte. Han traf sin bror, [REDACTED] som også medvirkede til losningen. Morten hejste bobcat'en, som sagsøgeren på forhånd havde monteret kæder på, ned i skibet. Da bobcat'en var hejst ned i skibet, var det også sagsøgeren, der fjernede kæderne.

Han begyndte at køre skrot sammen ved hjælp af bobcat'en, idet han med en skovl, der var monteret foran, skubbede skrottet sammen i bunker, som Morten herefter grabbede op ved hjælp af kranen. Han vil tro, at han kørte ca. 20 km/t, idet det var nødvendigt at køre med en vis fart for at kunne skubbe metalskrottet frem. Det var en helt sædvanlig opgave, som han havde udført masser af gange, og han kørte på samme måde, som han plejede.

Det er decideret løgn, at han inden ulykken påkørte et surringsøje eller andet, og at skibets besætning bad ham sætte farten ned. Han talte slet ikke med nogen fra skibets besætning, som først kom til stede, da han havde ryddet ca. 1/3. Han havde ikke på noget tidspunkt fået besked om, at der var surringsøjer

i bunden af skibet, og han kunne heller ikke selv se disse, idet de var dækket af metalskrot. Der var heller ingen markeringer på skibets skot, der angav, at der var forhindringer i bunden af skibet.

De få gange, han har arbejdet i skibe, hvor der var hindringer i bunden, var dette markeret på skibets skot med en let synlig farve, typisk gul. Hvis han havde vidst, at der var surringsøjer i bunden af skibet, ville han have trukket skrottet hen mod bobcat'en med skovlen i stedet for at køre frem mod skrottet og skubbe det foran sig ved hjælp af skovlen på bobcat'en. Han var vant til, at det blev forventet af ham, at han udførte sit arbejde hurtigt og effektivt. Han arbejdede derfor så hurtigt, som forholdene tillod. De gange, hvor forholdene hindrede ham i at udføre arbejdet i sit sædvanlige tempo, havde han på forhånd modtaget underretning herom.

Han havde arbejdet sig frem ca. midtvejs i skibet, da han pludselig påkørte et surringsøje, der var skjult under metalskrot. På dette tidspunkt var skibets besætning kommet til stede, og de benyttede skovl og kost til at gøre helt rent de steder, hvor han havde fjernet skrottet. Besætningsmedlemmerne befandt sig således bag ham, da ulykken skete, og han havde på intet tidspunkt forud for ulykken talt med nogle af besætningsmedlemmerne. Han blev meget overrasket over, at der var surringsøjer i bunden af skibet, idet han trods sine mangeårige erfaring med lignende arbejdsopgaver kun én gang tidligere har oplevet en tilsvarende indretning i bunden af skibet. Hans opgave bestod dengang i at losse foderstoffer, og inden han gik i gang med opgaven dengang, havde stevedoren advaret ham om surringsøjerne. Desuden kunne han dengang selv se surringsøjerne med det blotte øje.

Det surringsøje, som han påkørte under arbejdsopgaven den 18. oktober 2012, var ca. 15 cm i højden og ca. 20 cm i bredden, og det var på ingen måde markeret. Straks efter påkørslen kørte han hen til besætningsmedlemmerne og råbte spørgende efter dem, hvorfor de ikke havde sagt noget om surringsøjerne. Han råbte på dansk, så vidt han husker. Han tror ikke, besætningsmedlemmerne forstod ham. Få minutter efter fik han det så dårligt, at han var nødt til at stoppe sit arbejde. Han løsnede sikkerhedsselen og besvimede kort efter. På dagen for ulykken havde han drukket 3-4 alkoholfri øl, vist nok af mærket Nordic. Man måtte ikke drikke alkohol på arbejdspladsen. Så vidt han husker, drak han øllene i løbet af formiddagen. Han var således helt ædru, da ulykken skete. Han husker ikke, om han efter ulykken fortalte, at han kun havde drukket alkoholfri øl. Nogle gange drikker han alkoholfri øl, andre gange almindelige øl.

Han har haft truckcertifikat siden 1980, og han har siden dengang jævnligt udført havnearbejde som bobcatfører. Arbejdet er typisk foregået i et skibs lastrum, og det har været forskellige varer, det har drejet sig om. Han er så erfaren, at han normalt udfører den slags arbejdsopgaver uden at modtage instruktion på forhånd. Det var kun, hvis der var særlige forhold, at han modtog instruktion. Han kan tale engelsk og tysk. Han har af firmaet [REDACTED] få-

et at vide, at det omhandlede skib efter ulykken har fået fjernet surringsøjerne.

Vidnet [REDACTED] har forklaret, at han deltog i losningsarbejdet den omhandlede dag, idet han var "friholder" og som sådan sørgede for, at kranfører Morten Hansen ikke ramte bobcat'en, der kørte skrot sammen i skibets lastrum. Bobcat'en blev ført af vidnets bror, [REDACTED]. Vidnet udførte arbejdsopgaven for [REDACTED] som han ofte havde udført tilsvarende arbejdsopgaver for. Han fik besked fra sin bror om hyringen til denne opgave. Morten Hansen sad oppe i kranen, da vidnet mødte på havnen. Skibets besætning befandt sig ombord på skibet. Besætningsmedlemmerne var ikke til stede i lastrummet, men kom først da ulykken var sket. Han kan dog ikke med fuldstændig sikkerhed afvise, at der var fejefolk til stede i lastrummet, da ulykken skete.

Det var en helt almindelig arbejdsopgave for ham og [REDACTED] at rense op i et skibs lastrum. Vidnet stod på dækket og kiggede ned i lastrummet. Han kunne se det hele og kommunikerede ved hjælp af armbevægelser. Fra styrehuset kunne besætningen også se ned i lastrummet. Vidnet havde aldrig tidligere været med til at udføre arbejde i et lastrum, hvor der var immobile forhindringer i bunden. Der var ingen afmærkninger på skibets skot af surringsøjerne, så vidt han husker. Han har erfaring for, at dieseltanke kan være afmærket med maling på skottet, men det er ikke altid tilfældet.

Vidnet iagttog, at [REDACTED] på sædvanligvis skubbede metalskrottet fremad ved hjælp af bobcat'en, hvorefter Morten grabbede det op. På et tidspunkt kørte [REDACTED] ind i siden af lastrummet, og dér påkørte han pludselig et surringsøje, der var skjult under metalskrot. Surringsøjet var hverken markeret i bunden af skibet eller på skibets skot. Der var heller ingen, der havde gjort opmærksom på, at der var surringsøje i bunden af skibet. Ved påkørslen kørte [REDACTED] frem med fuld fart, hvilket var nødvendigt for at kunne skubbe metalskrottet fremad. Det var helt sædvanligt at udføre opgaven på denne måde, og vidnet, som også selv kører bobcat, ville have kørt på samme måde.

[REDACTED] havde ikke forud for ulykken påkørt et surringsøje eller en anden immobil hindring. [REDACTED] var ædru, og vidnet har aldrig oplevet [REDACTED] beruset på arbejde. Da vidnet kom ombord på det samme skib igen ½-1 år senere for at udføre arbejde, fortalte kaptajnen eller styrmanden ham, at surringsøjerne nu var blevet fjernet. Dette konstaterede vidnet også ved selvsyn, da han kørte bobcat i skibets lastrum.

Morten Hansen har forklaret, at han den omhandlede dag arbejdede som kranfører på kajen og på dette tidspunkt havde 3-4 års erfaring hermed. Opgaven bestod i at tømme et skib for metalskrot. Skibet havde russisk besætning. Han grabbede så meget skrot op, som det var ham muligt ved hjælp af kranen, inden han bestilte en bobcatfører til at hjælpe sig med at fjerne resten. Han kontaktede firmaet [REDACTED] som sendte [REDACTED] og [REDACTED]

Normalt talte han med sine hjælpere om skibets indretning og arbejdsopgaven, men han husker ikke længere, hvad han talte med [REDACTED] og [REDACTED] om den omhandlede dag. Han ved ikke, hvem der ejede lasten, men det kunne godt være [REDACTED]. Han ved heller ikke, hvem der bestilte losningsarbejdet.

Han husker ikke, om han talte med nogen fra skibets besætning. Normalt taler man med styrmanden om forventet sluttidspunkt og om mere overordnede forhold vedrørende arbejdets udførelse. Han husker, at han blev gjort opmærksom på, at der var olietanke i siderne, og han bemærkede også, at tankene var markeret med maling på skottet. Han husker ikke nogensinde før at have set surringsøjer i bunden af et skib. Hvis der var ujævnheder i bunden af et skib, f.eks. et dæksel, plejede han at blive informeret herom.

Der var ingen, der fortalte ham om, at der var surringsøjer i bunden af skibet. Han så eller hørte heller ikke nogen gøre [REDACTED] eller [REDACTED] opmærksom herpå. [REDACTED] begyndte at skrabe skrot sammen i lastrummet ved hjælp af bobcat'en, og arbejdet skred fint fremad. Vidnet kunne fra sin position i kranen se ned i skibets lastrum. 3-4 mand fra skibets besætning befandt sig bag bobcat'en, idet de fejede bunden de steder, hvor bobcat'en havde skubbet skrottet væk. Det var normalt, at fejarbejdet blev udført samtidig med, at bobcat'en kørte. Han bemærkede ikke nogen, der påtalte bobcat'ens kørsel, og han tror, han ville have lagt mærke til, hvis det var sket.

Han så ikke selve ulykken, men han bemærkede, at bobcat'en pludselig holdt stille, og at føreren lidt efter steg ud, synligt utilpas. [REDACTED] råbte til vidnet, at han skulle ringe efter en ambulance. Det er vidnets opfattelse, at [REDACTED] kørte på helt sædvanlig måde i forbindelse med arbejdsopgavens udførelse. Han husker ikke, om der var nogle samtaler med skibets besætning inden ulykken.

Det var en helt sædvanlig arbejdsopgave, og det var næsten altid gammelt jern, der skulle losses. Han vil anslå, at han har udført lignende arbejdsopgaver et sted mellem 800-1000 gange i løbet af en periode på ca. 6 år. Han har tidligere set en bobcat påkøre ujævnheder i en skibsbund, men det har aldrig medført egentlige ulykker, kun ubehag for bobcatføreren. Det kræver fart på bobcat'en at skubbe metalskrot fremad. [REDACTED] udførte opgaven på sædvanlig vis, og vidnet var ikke bekymret for [REDACTED]. Desuden var skibets bund meget fin, så vidt man kunne se. [REDACTED] var så erfaren, at han ikke behøvede instruktion til opgaven, idet han selv tilrettelagde sin kørsel.

Det kom som en stor overraskelse for vidnet, at der var surringsøjer i bunden af skibet. [REDACTED] havde ikke forud for ulykken ramt nogen surringsøjer, idet de andre surringsøjer var længere fremme i skibet. Der var vist nok i alt 6-8 surringsøjer. [REDACTED] virkede på ingen måde beruset den omhandlede dag, og vidnet har aldrig oplevet [REDACTED] beruset på arbejde.

[REDACTED] har forklaret, at han har en teknikumuddannelse. Han er ansat

som matros af en norsk arbejdsgiver. Han er 52 år og har arbejdet som matros i 33 år, siden oktober 2012 hos [REDACTED] D. Når et skib losses, anvender man en kran og en bobcat. Vidnets opgave består i den forbindelse i at feje lastrummet i skibet, samtidig med at bobcat'en fjerner skrotstykkerne. Vidnet har ikke tidligere oplevet en ulykke som den, der indtraf den 18. oktober 2012.

Ulykken indtraf ved, at bobcat'en i forbindelse med skrotfjernelsen påkørte en D-ring, der var monteret i lastrummets gulv. Efter påkørslen steg føreren ud og røg en cigaret, hvorefter føreren satte sig ind igen og genoptog arbejdet. Bobcat'en kørte herefter i ca. 10 minutter, hvorefter føreren stoppede, steg ud, og ringede på sin telefon. Der kom straks flere folk til stede, og skibets besætning ringede til chefen. En ambulance ankom og transporterede bobcatføreren væk. Da ulykken skete, kørte bobcat'en meget hurtigt med skovlen foran sig. Foruden bobcatføreren var der to matroser til stede i lastrummet, herunder vidnet.

Forud for ulykken vinkede vidnet og hans kollega advarende til føreren på grund af hans kørsel. På et tidspunkt påkørte føreren et stort stykke metal, og i den forbindelse vinkede de også advarende til ham. Vidnet gjorde desuden føreren opmærksom på, at der var monteret D-ringe i skibets bund. Ringene var desuden markeret på skottet. Bobcatføreren fortsatte imidlertid uopvirket sig kørsel. Vidnet og hans kollega holdt sig lidt på afstand af bobcat'en. Vidnet kontaktede overstyrmanden og fortalte, at bobcatføreren kørte for stærkt. Overstyrmanden bad vidnet påtale kørslen, hvortil vidnet svarede, at dette allerede var gjort uden at have haft nogen virkning. Overstyrmanden bad derefter vidnet påvise D-ringene for bobcatføreren og fortælle, at det var farligt at køre så stærkt.

D-ringene var markeret på skottet med en cirkel eller lignende. Det er vidnets opfattelse, at fotoene fra skibets lastrum viser markeringen af D-ringene, idet man på lugen til brændstoftanken kan se markering med rød maling. Vidnet kan ikke se, om den røde maling danner bogstaverne "GO", og han ved i givet fald ikke, hvad disse bogstaver står for. Han er sikker på, at den røde maling angiver D-ringenes placering. Han ved ikke, om skibets kaptajn talte med bobcatføreren. Vidnet udpegede ikke kun D-ringene for bobcatføreren ved hjælp af fagter, men fortalte ham også herom på engelsk.

D-ringene er efterfølgende blevet fjernet efter særlig tilladelse, hvilket er påkrævet, fordi D-ringene var placeret tæt på brændstoftanke. Gulvet i lastrummet skal normalt var plant, og gulvet var på det omhandlede tidspunkt kun påsvejet D-ringe på grund af en speciel last. Det var en last, der var sejlet med forud for metalskrottet. D-ringene var nødvendige, fordi der var nogle særlige konstruktioner i den tidligere last.

[REDACTED] har forklaret, at han er overstyrmand på [REDACTED] D. Han har arbejdet som overstyrmand i 18 år, heraf de seneste 7½ år på [REDACTED] D. Han

er knap 57 år gammel og har været sømand i 36 år. Kaptajnen og agenten havde en samtale, mens vidnet var til stede. Kaptajnen og agenten drøftede almindelige arbejdsrelaterede spørgsmål, herunder arbejdets udførsel og afslutning. Vidnet hørte, at kaptajnen gjorde agenten opmærksom på, at der var D-ringe i gulvet i lastrummet. D-ringene var blevet anbragt i forbindelse med en tidligere last, og de var ikke blevet fjernet, fordi de sad meget tæt på brændstoftankene. Det var derfor farligt at fjerne dem, og det krævede en særlig tilladelse.

Under losningsarbejdet blev vidnet kontaktet af en matros på skibet, der fortalte, at bobcat'en i lastrummet kørte meget hurtigt. Matrosen fortalte, at han flere gange havde set bobcat'en påkøre metalskrot på gulvet. Vidnet bad matrosen om at advare bobcatføreren. Matrosen svarede, at han og kollegaen allerede havde advaret føreren uden virkning. Ca. 10-15 minutter efter denne samtale modtog vidnet besked om, at bobcatføreren nu var kommet til skade i forbindelse med påkørsel af en D-ring i gulvet. Skibets besætning havde ingen instruktionsbeføjelse overfor bobcatføreren. Skibet er ca. 52 meter langt, og ulykken skete lidt over midten regnet fra agterenden.

På fotos, der er optaget i skibets lastrum, kan man se et rundt dæksel ind til en brændstoftank. Dækslet er påmalet bogstaverne "GO" med rød maling, hvilket er en forkortelse for "Gas Oil". D-ringene i gulvet er ikke markeret, hverken på skottet eller på gulvet. Der var vist nok 4 eller 5 D-ringe i gulvet, men de kunne ikke ses på det omhandlede tidspunkt, idet de var skjult af metalskrottet. Vidnet talte ikke selv med agenten, men han talte med kranføreren før denne påbegyndte arbejdet. De talte ikke om brændstoftankene eller D-ringene.

Vidnet mente, at det var tilstrækkeligt, at kaptajnen havde gjort agenten opmærksom på D-ringene i gulvet. Vidnet er ikke bekendt med, om der er et internationalt symbol for D-ringe. D-ringene var ikke nødvendige i relation til det omhandlede metalskrot. Det er hans opfattelse, at D-ringene ikke havde udgjort en fare, hvis bobcat'en var blevet ført med lav fart. Vidnet overværede ikke selv bobcat'ens kørsel, og han så først føreren efter ulykken. Han så ikke, om kaptajnen viste agenten, hvor D-ringene var placeret. Vidnet udpegede ikke selv D-ringenes placering for agenten eller kranføreren. Da en matros underrettede vidnet om bobcat'ens hurtige kørsel, havde vidnet travlt, og han advarede derfor ikke personligt bobcatføreren.

Parternes synspunkter

Fagligt Fælles Forbund som mandatar for [REDACTED] har procederet i det væsentlige i overensstemmelse med sit påstandsdokument, der lyder således:

" ...

[Det gøres] gældende, at de sagsøgte er erstatningsansvarlig for sagsøgers

skade, principalt solidarisk, subsidiært hver for sig.

For så vidt angår **sagsøgte 1** gøres gældende,

- at sagsøgte havde bestilt en løsarbejder hos [REDACTED] ApS,
- at sagsøger derfor mødte på sagsøgtes plads
- at sagsøgte satte sagsøger i arbejde
- at sagsøgte havde instruktions- og tilsynsbeføjelsen overfor sagsøger, og
- at sagsøgte derfor bærer en arbejdsgivers ansvar

Sagsøgte havde derfor pligt til at sikre efterlevelse af reglerne i arbejdsmiljølovens §§ 38, 42, 45, 16 og 17, hvilket indebærer,

- 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
- at der er givet instruktion om de sikkerhedsmæssige risici, samt at der gennemføres et effektivt tilsyn, jf. normerne i arbejdsmiljølovens §§ 16 og 17

Da sagsøgte ikke har sikret overholdelse af disse normer, har sagsøgte pådraget sig et erstatningsansvar.

Det gøres hertil gældende,

- at sagsøger ikke tidligere havde arbejdet i det pågældende skib,
- at sagsøger ikke var orienteret om, at der var eller kunne være surringsøjer i bunden af lastrummet, og
- at sagsøgte havde pligt til at instruere sagsøger om dette.

For så vidt angår **sagsøgte 2** gøres gældende,

- at sagsøgte ejer skibet [REDACTED] D,
- at sagsøgte og skibets besætning var bekendt med, at der var surringsøjer i bunden af lastrummet,
- at sagsøgte og skibets besætning vidste, at surringsøjerne udgjorde en risiko, når der blev arbejdet i lastrummet,
- at skibets besætning var forpligtet til at orientere sagsøger om, at der var surringsøjer i bunden af lastrummet,
- at skibets besætning undlod at orientere sagsøger om dette, og
- at sagsøgte bærer ansvaret for besætningens forsømmelser.

Det gøres hertil gældende, at det ikke fritager sagsøgte for ansvar,

- at det ikke var muligt at fjerne surringsøjerne fra lastrummet, og

- at lasten eventuelt måtte være ejet af en anden.

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

..."

[REDACTED] har procederet i det væsentlige overensstemmelse med sit påstandsdokument, der lyder således:

"...

Til støtte for de nedlagte påstande overfor sagsøger gøres det gældende, at sagsøger ikke har dokumenteret, at sagsøgers tilskadekomst kan henføres til fejl eller forsømmelser fra sagsøgte 1's side, eller til nogen for hvem sagsøgte 1 hæfter.

Det fremgår af lægejournal af 18. oktober 2012 (bilag 3), at sagsøger påkørte surringsøjet med en fart af ca. 20 km/t. Sagsøger havde forud for dette tidspunkt indtaget 4 øl samme dag. Det gøres gældende, at sagsøger efter/under indtagelse af alkohol i kombination med for høj hastighed har betjent bobcaten på en uforsvarlig måde, navnlig når der henses til lastrummets begrænsede areal.

Hertil kommer, som anført af sagsøgte 2, i henhold til bilag L2, at sagsøger var oplyst om de pågældende surringsøjer, og at sagsøger forud for tilskadekomsten allerede havde påkørt et surringsøje samt at sagsøger i den forbindelse konkret var blevet anmodet om at sætte hastigheden ned og køre mere forsigtigt.

Sagsøger har således undladt at indrette sin kørsel efter skibets anvisninger, og sagsøgers tilskadekomst kan således i det hele henføres til sagsøgers egne forhold. Sagsøgers alvorlige overtrædelse af skibets anvisninger i kombination med indtagelse af en ikke ubetydelig mængde alkohol forud for påkørslen indebærer, at sagsøger har udvist en meget betydelig grad af erstatningsrelevant egen skyld, der indebærer at et eventuelt ansvar fra sagsøgte 1 skal bortfalde. Dette gør sig især gældende, når sagsøger må betegnes som en meget rutineret chauffør, og når opgaven i sig selv må anses for ukompliceret for sagsøger, hvilket indebærer, at eventuelt særskilt instruks og tilsyn ikke har været påkrævet.

Over sagsøgte 2 gøres det gældende, at sagsøgte 2, som ejer af skibet, har en åbenbar forpligtelse til at sikre, at skibet er egnet til den pågældende transport, herunder at afmærke de forskellige dele af skibet, der kan blive påkørt eller på anden måde udgør en fare i forbindelse med losning af lasten.

Efter det oplyste, havde sagsøgte 2 alene i et vist omfang afmærket forskellige dele af skibet, herunder blandt andet tanke m.v., men undladt af afmærke de pågældende surringsøjer, desuagtet at de pågældende surringsøjer befandt

sig i det område, hvor bobcaten skulle arbejde, hvilket var sagsøgte 2 bekendt.

Det gøres nærmere gældende med henvisning til Rederiforeningens besvarelse af 10. juli 2015, spørgsmål E2, at sagsøgte 2 er forpligtet til altid at deltage i tilrettelæggelsen af losningen samt overvåge denne, uanset hvilke befragtningsaftaler, der er gældende for den aktuelle rejse. Hertil kommer, at det udtrykkeligt fremgår af Rederiforeningens besvarelse af spørgsmål E2, at skibet eller dets besætning har ansvaret for laste og losseoperationer, herunder at instruere omkring sikkerhedsforhold, f.eks. i form af skjulte obstructioner i lastrummet.

Sagsøgte 2 har således ved denne manglende afmærkning og instruktion pådraget sig et erstatningsansvar for den skete hændelse, hvilket indebærer, at sagsøgte 2 er forpligtet til at friholde sagsøgte 1 i enhver henseende for krav fra sagsøgers side.

Hertil kommer, at sagsøgte 2 efter det oplyste angiveligt var klar over, at sagsøger ikke betjente bobcaten efter skibets anvisninger, og sagsøgte 2 har således haft en særlig anledning til at påse og indskærpe de instruktioner, som sagsøgte 2 skulle give til sagsøger i forbindelse med losning.

Det følger endvidere af § 11 i lovbekendtgørelse nr. 72 af 17. januar 2014 om sikkerhed til søs, at den der leder arbejdet om bord skal ved instruktion og tilsyn sikre, at arbejde om bord kan udføres forsvarligt. Dette manglende tilsyn eller indgriben fra sagsøgte 2's side er ligeledes ansvarspådragende for sagsøgte 2 og indebærer tilsvarende, at sagsøgte 2 skal friholde sagsøgte 1 for et eventuelt ansvar overfor sagsøgeren i denne sag.

Sagsøgte 1 bestrider ikke, at der er årsagssammenhæng mellem de påberåbte skader og gener og den pågældende hændelse, ligesom sagsøgte 1 ikke har indsigelser mod sagsøgerens beregning af erstatningskravet.

..."

[REDACTED] har procederet i det væsentlige overensstemmelse med sit påstandsdokument, der lyder således:

"...

Til støtte for de nedlagte påstande gøres det overordnet gældende,

at der ikke var mangler ved skibet, herunder ikke utilstrækkelig afmærkning af surringsøjerne,

at lastrummets indretning; herunder tilstedeværelsen af surringsøjer var sædvanlig og forsvarlig,

at sagsøgte 2 har handlet korrekt, og skibets losseprocedure fandt sted i

overensstemmelse med gældende regler for sagsøgte 2.

Endvidere gøres det gældende, at sagsøgte2/rederiet ikke havde nogen instruktionsbeføjelser eller tilsynspligt over for sagsøger. Sagsøger tilrettelagde tilsyneladende selv sit arbejde, herunder med hensyn til valg af metode og kørslen med bobcat'en.

I forhold til sagsøger

I forhold til sagsøger gøres det særligt gældende,

- at sagsøger på ulykkestidspunktet havde indtaget alkohol,
- at sagsøgers kørsel med bobcat'en var uforsvarlig under de foreliggende omstændigheder,
- at sagsøger vidste, at der var surringsøjer i lastrummet. Der henvises nærmere til at sagsøger inden ulykken var i kontakt med andre surringsøjer i skibets lastrum. Desuden henvises til bilag L2, hvorved kaptajnen i sin rapport oplyser, at skibets overstyrmand efter den første påkørsel indskærpede over for sagsøger, at farten skulle reduceres. Derfor burde sagsøger have indrettet sin kørsel derefter,
- at sagsøger ikke har påvist, fejl eller forsømmelser på rederiets/sagsøger 2s side, samt
- at sagsøger selv tilrettelagde sin arbejdsproces og accepterede risikoen for, at der kunne ske uheld som det foreliggende ved sin uforsvarlige kørsel med bobcat'en.

Det gøres altså gældende, at sagsøger var blevet advaret om tilstedeværelse af surringsøjer, men under alle omstændigheder med den første påkørsel af samme havde sagsøger mulighed for at kende til risikoen. Såfremt det uanset lægges til grund af retten, at sagsøger ikke var blevet advaret om surringsøjerne, vil dette ikke være relevant, fordi der ikke er årsagssammenhæng imellem en sådan manglende advarsel og den indtrufne ulykke, idet sagsøger ved sin første påkørsel af surringsøjet i lastrummet må være blevet klar over at der forefandtes sådanne øjer i lastrummet.

Samlet set bestrides det derfor, at rederiet er erstatningsansvarlig over for sagsøger. Det gøres subsidiært gældende, at et eventuelt erstatningsansvar på rederiets/sagsøger 2s side skal bortfalde som følge af principperne om accept og risiko eller reduceres væsentligt som følge af sagsøgers udviste egen skyld.

[...]

I forhold til sagsøgte 1

Dersom det måtte blive aktuelt at give sagsøger fuldt eller delvist medhold, og retten måtte finde, at sagsøgte 2 hæfter solidarisk med sagsøgte 1, da bør tabet endeligt bæres af sagsøgte 1 som den part, der som arbejdsgiver havde instruktions- og tilsynsbeføjelsen med arbejdet.

Sagsøgte 1 havde - i modsætning til sagsøger 2/rederiet - instruktionsbeføjelser og/eller tilsynspligt overfor sagsøger. Det er anført i replikken, at det var sagsøgte 1s, kranfører, Morten Hansen, som bestemte hvordan, arbejdet i lastrummet skulle udføres, og - må det antages - også havde instrueret sagsøger.

Sagsøgte 1 forsømte under denne instruktions- og tilsynspligt at tilrettelægge og overvåge sagsøgers arbejde; herunder sikre sig at fundamentale sikkerhedsforholdsregler med hensyn til forsvarlig kørsel med arbejdsmaskiner og indtagelse af alkohol under eller før arbejdet blev iagttaget.

Sagsøgte 2 henviser også til, at transporten fandt sted i sagsøgte 1s interesse, og at sagsøgte 1 havde den kontraktmæssige forpligtelse til at sørge for losning. Det følger af den omstændighed at sagsøgte 1 engagerede sagsøger og de andre stevedorer samt sørgede for krankørsel.

Til støtte for den nedlagte friholdelse påstand overfor sagsøgte 1 gøres det endelig gældende at lastrummets indretning; herunder tilstedeværelsen af surringsøjer var sædvanlig og forsvarlig.
..."

Rettens begrundelse og afgørelse

Det er ubestridt, at [REDACTED] den 18. oktober 2012 blev påført en personskade i forbindelse med en arbejdsrelateret ulykke, der indtraf, da han i lastrummet ombord på skibet "[REDACTED] D" benyttede en bobcat monteret med skovl foran til at skubbe metalskrot sammen, hvorved han under fremkørsel påkørte et surringsøje, der var fastsvejet i bunden af lastrummet.

Det lægges efter [REDACTED] forklaring, der er støttet af de af vidnerne [REDACTED] og overstyrmand [REDACTED] afgivne forklaringer, til grund, at surringsøjet var skjult af metalskrot, og at der hverken i lastrummets bund eller på skibets skot var afmærkninger af surringsøjet eller af de øvrige surringsøjer, der var påsvejet lastrummets bund, og som ligeledes var skjult af metalskrot. Retten har herved fundet det ubetænkeligt at forkaste vidnet matros [REDACTED] forklaring om, at surringsøjerne var afmærket på skibets skot, hvorved bemærkes, at vidnets forklaring heller ikke støttes af de fremlagte fotos, der er optaget i skibets lastrum. Det lægges efter [REDACTED] forklaring til grund, at det påkørte surringsøje var ca. 15 cm højt og ca. 20 cm bredt.

Det findes ikke alene ved de af vidnerne matros [redacted] og overstyrmand [redacted] afgivne forklaringer, der er bestridt af [redacted] og [redacted] bevist, at skibets kaptajn eller øvrige besætning forud for arbejdets påbegyndelse gjorde [redacted] eller repræsentanter for [redacted] eller stevedorefirmaet opmærksomme på surringsøjerne. Det findes heller ikke bevist, at [redacted] umiddelbart forud for ulykken påkørte et stort stykke metalskrot eller anden hindring, eller at han i forbindelse med sin kørsel blev advaret om surringsøjerne og anmodet om at nedsætte bobcat'ens hastighed.

Det lægges efter de afgivne forklaringer – uanset Arbejdstilsynets besvarelse af spørgsmål A – til grund, at det var usædvanligt, at skibe af den pågældende type var påsvejet surringsøjer i bunden af lastrummet. Det lægges efter overstyrmand [redacted] forklaring endvidere til grund, at surringsøjerne midlertidigt var påsvejet i forbindelse med en tidligere last, og at de endnu ikke var blevet fjernet på tidspunktet for ulykken, fordi de var monteret tæt på skibets olietanke, hvorfor det af sikkerhedsmæssige grunde krævede en særlig tilladelse at fjerne dem.

Som anført af Danmarks Rederiforening er det skibsførerens ansvar, at arbejde, der udføres ombord under normale driftsbetingelser, herunder laste- og losseoperationer, udføres på en forsvarlig måde. Dette gælder ikke blot arbejde, der udføres af skibets besætning, men også arbejde, der udføres af underleverandører, herunder havnearbejdere. Det påhviler skibets ledelse at instruere om relevante sikkerhedsforhold og at deltage i tilrettelæggelsen af arbejdet samt overvåge dette. Det er uden betydning for dette ansvar, hvilke befragtningsaftaler der er gældende for den aktuelle rejse.

Da surringsøjerne på tidspunktet for ulykken var en del af skibets indretning, og da surringøjerne på grund af deres skjulte placering under metalskrottet udgjorde en klar sikkerhedsrisiko for det arbejde, som [redacted] udførte i forbindelse med losningen, finder retten, at det påhvilede skibets ledelse at tage de fornødne forholdsregler, således at arbejdet kunne udføres på en sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarlig måde.

Da skibet efter det ovenfor anførte trods den usædvanlige indretning ikke havde afmærket surringsøjerne eller på anden måde sikret sig, at [redacted] kunne udføre sit arbejde på en sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarlig måde, finder retten, at skibet har handlet ansvarspådragende i forhold til den indtrufne arbejdsskade.

Det er ikke godtgjort, at [redacted] var eller burde være bekendt med de særlige forhold vedrørende indretningerne i bunden af skibets lastrum, og idet bemærkes, at arbejdsopgaven i øvrigt var enkel og rutinepræget, finder retten, at [redacted] ikke har løftet bevisbyrden for, at [redacted] har tilsidesat sin instruktions- eller

tilsynspligt eller i øvrigt har handlet ansvarspådragende.

Erstatningsansvaret for den ved arbejdsulykken indtrufne personskaade på [REDACTED] påhviler herefter alene skibets ejer, [REDACTED]

Efter bevisførelsen er det ikke godtgjort, at [REDACTED] førte bobcat'en med en for høj hastighed efter forholdene, eller at han var påvirket af alkohol, og der er derfor ikke grundlag for at lade [REDACTED] ansvar bortfalde eller nedsætte som følge af egen skyld eller accept af risiko fra [REDACTED] side.

Herefter, og da kravet ikke er størrelsesmæssigt bestridt, tages den af Fagligt Fælles Forbund som mandatar for [REDACTED] nedlagte påstand overfor [REDACTED] til følge med renter som påstået.

[REDACTED] frifindelsespåstand tages til følge.

Der forholdes med sagsomkostninger som nedenfor bestemt, idet i forhold til [REDACTED] bemærkes, at 12.220 kr. dækker retsafgifter, og 68.750 kr. dækker rimelige udgifter til advokatbistand inkl. moms. I forhold til [REDACTED] at 50.000 kr. dækker rimelige udgifter til advokatbistand ekskl. moms. I forholdet mellem de sagsøgte dækker 20.000 kr. rimelige udgifter til advokatbistand ekskl. moms i anledning af friholdelsespåstanden, da de advokatudgifter, som [REDACTED] har haft i denne forbindelse, må antages at udgøre en mindre del af de samlede advokatudgifter. Der er herved lagt vægt på sagens værdi, omfang, forløb og udfald, herunder at der har været gennemført syn og skøn.

Thi kendes for ret:

[REDACTED] frifindes.

[REDACTED] skal til Fagligt Fælles Forbund som mandatar for [REDACTED] betale 496.573,34 kr. med tillæg af procesrente af 92.029,51 kr. fra den 12. januar 2014 og af 404.543,83 kr. fra den 1. august 2014.

I sagsomkostninger skal Fagligt Fælles Forbund som mandatar for [REDACTED] betale 50.000 kr. til [REDACTED]

I sagsomkostninger skal [REDACTED] betale 80.970 kr. til Fagligt Fælles Forbund som mandatar for [REDACTED] Rask og 20.000 kr. til [REDACTED]

De idømte beløb skal betales inden 14 dage efter denne doms afsigelse. Sagsomkostningsbeløbene forrentes efter rentelovens § 8 a.

Torben Østergreen-Johansen
dommer

Udskriftens rigtighed bekræftes.
Retten i Odense, den 24. maj 2016.

Jette Düring, Kontorfuldmægtig