

Advokat
Jens Andersen-Møller
Hans Broges Gade 2
8000 Århus C

MODTAGET
02 JULI 2010

J. nr. 023088-0430 JEM/JA

UDSKRIFT

af

DOMBOGEN FOR VESTRE LANDSRET

D O M

afsagt den 1. juli 2010 af Vestre Landsrets 2. afdeling (dommerne Bjerg Hansen, Henrik Bjørnager Nielsen og Birte Wirnfeldt (kst.)) i 1. instanssag V.L. B-1444-08

Dansk Metalarbejderforbund
som mandatar for Bjarne(
(advokat Rasmus Riisbro Madsen, København)
mod
MAN Diesel A/S, filial af MAN Diesel SE Tyskland
(advokat Jens Andersen-Møller, Århus)

Biintervenient: DI til støtte for MAN Diesel A/S,
filial af MAN Diesel SE, Tyskland
(advokat Torben Vistisen, København)

Indledning

Den 13. november 2006 kom sagsøgeren, Bjarne til skade ved en arbejdsulykke i forbindelse med, at han som rejsemontør for sagsøgte, MAN Diesel A/S, filial af MAN Diesel SE, Tyskland (i det følgende benævnt MAN Diesel), arbejdede på et værft i Kina. Ulykken skete ved, at Bjarne under arbejdet i maskinrummet på en nybygning trådte på en dørklade, der sad løs, hvorved han faldt ned og beskadigede benet.

Sagen drejer sig om, hvorvidt MAN Diesel A/S, der på ulykkestidspunktet ubestridt var hjemmehørende i Danmark, som arbejdsgiver er erstatningsansvarlig for den skete skade, herunder lovvalgsspørgsmålet, om de omsorgsforpligtelser og handlenormer, der efter dansk erstatningsret gælder ved arbejdsskader, kan finde anvendelse under sagen.

Bjarne _____ har ikke gjort gældende, at MAN Diesel er erstatningsansvarlig efter kinesisk ret, hvis landsretten måtte nå frem til, at de omsorgsforpligtelser og handle-
normer, der efter dansk erstatningsret gælder ved arbejdsskader, ikke kan finde anvendelse
i forbindelse med den arbejdsulykke, som han var udsat for.

Påstande mv.

Bjarne _____ har nedlagt påstand om, at MAN Diesel, skal betale 620.769 kr.
med procesrente af 267.222,35 kr. fra den 23. september 2007, af 271.294,37 kr. fra den
15. februar 2008 og af 82.262,28 kr. fra den 1. maj 2010.

Bjarne _____ har opgjort beløbet således:

Erstatning for tabt arbejdsfortjeneste, herunder feriepenge	518.442 kr.
Erstatning for mistet arbejdsgiverbidrag til pensionsordning	37.327 kr.
Godtgørelse for svie og smerte	65.000 kr.

MAN Diesel har påstået frifindelse.

MAN Diesel har ikke bestridt kravet størrelsesmæssigt.

Under sagen er DI med hensyn til spørgsmålet om lovvalg indtrådt i sagen til støtte for
MAN Diesels frifindelsespåstand.

Sagen er anlagt den 27. december 2007 ved Retten i Hjørring, der ved kendelse af 11. au-
gust 2008 har henvist sagen til behandling ved Vestre Landsret i medfør af retsplejelovens
§ 226, stk. 1.

Der har i forbindelse med hovedforhandlingen været forevist nogle fotografier fra maskin-
rummet på nybygningen i Kina. Fotografierne er taget af Bjarne _____

Sagsfremstilling

Bjarne _____ blev i 1994 ansat som elektriker ved Alpha Diesel, senere MAN Die-
sel, i Frederikshavn. Fra 2001 og frem til arbejdsulykken var han ansat som rejsemontør i

virksomhedens rejsemontøraftdeling. I forbindelse med ansættelsen som rejsemontør blev der den 5. november 2001 udfærdiget en ansættelsesaftale, hvori der bl.a. er anført følgende:

”Fast arbejdssted eller hovedarbejdssted (virksomhedens adresse angives):
Niels Juels Vej 15, 9900 Frederikshavn”

Virksomheden har udarbejdet en folder benævnt ”Forretningsgange Rejsemontører”, dateret den 26. august 1998. Folderen blev efter det oplyste udleveret til rejsemontørerne. I folderen hedder det bl.a.:

”Montørforretningen

Fysisk placering

Montørerne er fysisk placeret på Servicecenter Frederikshavn.

...

Ansvar

Reparationsjob udført for serviceafdelingen

Når montøren arbejder for serviceafdelingen, er den tekniske sagsbehandler i serviceafdelingen teknisk ansvarlig for forretningen, montøren er ansvarlig for jobbet ombord.

Opgaver i forbindelse med reservedelsforsendelser og tekniske spørgsmål er den tekniske sagsbehandler ansvarlig for.

Det personalemæssige ansvar ligger hos montørmesteren.

Når det drejer sig om sociale forhold, såsom længden af montørens ophold, sygdom, forsikringsspørgsmål o.l., er det montørmesteren, der har ansvaret.

...

Afleveringsjob udført for anlægsafdelingen

Efter samme retningslinier som beskrevet ovenfor, dog er det den tekniske sagsbehandler i ANLG, der er ansvarlig for forretningen og er kontaktperson vedrørende reservedelsforsendelser og tekniske spørgsmål.

...

Kompetence ombord

Montøren skal optræde med den opnåede erfaring som sit kompetencegrundlag. Når montøren er ombord, er det ham, som har ansvaret for sit eget job ombord, men opstår der tvivlsspørgsmål eller kontroverser med kunden, skal montøren kontakte sagsbehandleren, hvis montøren er i den mindste tvivl. De retningslinier, som gives fra sagsbehandleren, skal overholdes, og

opstår der uoverensstemmelse imellem montør og sagsbehandler, skal montøren forlange en eventuel ordre på skrift.

Vi skal altid optræde udadtil som ét firma, dvs. hvis vi internt er uenige, er det sagsbehandleren, der har ansvaret for hele forretningen og ham, der må tage ansvaret over for kunden.

Uoverensstemmelser imellem montøren og rederiets repræsentant, eksempelvis ved manglende reparation, dårlige driftsdata osv., skal meddeles rederiet skriftligt pga. af vores ansvarsfraskrivelse på udført reparation.

Hvis ikke montøren ser sig i stand til at udfærdige et sådant brev, kontaktes sagsbehandleren, som så skriver til kunden.

...

Vagtordning i serviceafdelingen og på montørmestersiden

Der er altid en person i serviceafdelingen, som har vagt.

Når der ringes til Alpha efter fyraften, oplyses vagttelefonens nummer på telefonsvareren. Det er altid det samme nummer: ...

...

Montørmestrene kan ligeledes kontaktes efter fyraften på følgende numre:

...

Skriv ikke under

...

Der må aldrig være tvivl om, at der er MAN B&W Diesel A/S, Alpha Diesel, som er montørens arbejdsgiver.

...

Sygdom på rejse

Ved sygdom, hvor der er tale om indlæggelse på hospital, kontaktes montørmesteren. Han kontakter S.O.S., der kontakter en læge i området, som så tilser montøren og tager stilling til, om montøren kan rejse hjem.

...

Forsikringsforhold

Flyrejser i virksomhedens tjeneste, såvel i udlandet som i Danmark, er omfattet af vores rejseulykkesforsikring.

...

Endvidere er montørens bagage dækket af den almindelige rejseforsikring.

...

Rapportskrivning

Der skal altid foreligge en fyldestgørende rapport for hvert enkelt job. Rapporten skal formidle montørens erfaring til resten af huset.

...”

Bjarne’ _____ ankom til værftet i Wuhan i Kina i september 2006. Hans kollega, rejsemontør Niels’ _____, var da på stedet. I en mail af 30. september 2006, som fremstår som sendt fra Bjarne’ _____ til det kinesiske værft, blev der påpeget en række forhold, som ønskedes iværksat. I mailen hedder det bl.a.:

”Wuhan 2006-09-30

To
Wuchang SY
... Wuhan China

From
Service engineer
Bjarne Christiansen,
Niels Juelsvej 15
9900 Frederikshavn DK

...

What Ship Yard has to do

...

Free passage way must be made on each side of the engine i.e from deck to gallery.

...”

Bjarne _____ og hans kollega havde arbejdet i maskinrummet i ca. 6 uger, da ulykken skete den 13. november 2006 omkring kl. 14.

MAN Diesel anmeldte den 1. december 2006 ulykken til Arbejdsskadestyrelsen og Arbejdstilsynet som en arbejdsulykke. I anmeldelsen er ”MAN B&W Diesel A/S Alpha Diesel” angivet som arbejdsgiver på ulykkestidspunktet. Ulykkesstedet er angivet som ”Hos arbejdsgiver”. Om ulykken hedder det i anmeldelsen:

"Beskrivelse af forløbet:

Skadelidte kom gående på dørken i maskinrummet ombord på en nybygning på Wuhan Shipping Whuang i Kina. Dørkpladen er ikke fastspændt, og vipper da skadelidte træder på den. Skadelidte falder ned mellem rør o.a. under dørken, og beskadiger sit skinneben og knæ. Da skadelidte kommer hjem kontaktes egen læge i Østervrå Torben Lemninger, der efterfølgende sender skadelidte på Hjørring Sygehus."

Som følge af ulykken tilkendte Arbejdsskadestyrelsen ved afgørelse af 3. juli 2009 Bjarne _____ en godtgørelse på 50.321 kr. for varigt mén svarende til en méngrad på 8 %, ligesom der blev fastsat et foreløbigt erhvervsevnetab på 15 %.

Forklaringer

Bjarne _____ har forklaret, at han er uddannet elektriker. Han blev ansat hos Alpha Diesel i 1994, hvor han blandt andet arbejdede med bygning af motorer. I 2001 overgik han til at være rejsemontør. Hans faste ansættelsessted var fortsat i Frederikshavn, hvorfra han blev udsendt til forskellige reparations- og afleveringsopgaver på skibe rundt omkring i verden. Han har været udsendt i det meste af Europa, ligesom han blandt andet har været udsendt til opgaver i USA og flere steder i Asien, herunder Kina. Arbejdsforholdene og arbejdsopgaverne de forskellige steder varierede meget. Udover ansættelsesaftalen har han fået udleveret virksomhedens folder for rejsemontører. Han husker ikke, om han modtog folderen i forbindelse med ansættelsen eller først senere. Han har ikke som rejsemontør deltaget i kurser om arbejdssikkerhed. Når han var udsendt, var han væk i perioder fra nogle uger og op til flere måneder ad gangen.

Det er montørmesteren, der udvælger den enkelte montør til en opgave, og montørmesteren har det personalemæssige ansvar, når det gælder de sociale forhold for montørerne på arbejdsstedet. Sagsbehandleren har det overordnede tekniske ansvar, og det er sagsbehandleren, som montøren kontakter, når det drejer sig om forhold om udførelsen af opgaven og det sikkerhedsmæssige i forbindelse med arbejdet.

Inden afrejsen fik han på et møde en orientering af sagsbehandler Ole Skeltved om projektet og arbejdsopgaverne på stedet. Vidnet fik ikke nogen instruktion omkring de sikkerhedsmæssige forhold på værftet i Kina.

Han husker ikke, hvornår han ankom til værftet, men hans kollega Niels Knudsen havde været på stedet et stykke tid og var i gang med arbejdet. Han og Niels arbejdede sammen som et team, og de havde ikke kontakt til de lokale værftsarbejdere. Han har taget de fotografier, der er forevist for landsretten. Han kan ikke huske, hvornår de er taget, men det er formentlig inden for den første uge efter hans ankomst. Maskinrummet var meget rodet, og han og Niels påtalte over for værftet, at der skulle ryddes op og etableres en ordentlig gangvej. Han husker, at han og Niels lavede en hel liste over forhold, der skulle bringes i orden, inden de påbegyndte arbejdet i maskinrummet. Det, der er anført i mailen af 30. september 2006, var noget, som han og Niels bad om blev ordnet. Selv om mailen fremstår som sendt af ham til værftet, var det, som han husker det Ole Skeltved, der sendte mailen til værftet. I mailen bad man blandt andet værftet om at etablere et stabilt gulv, så der kunne gås med fri passage. De havde påtalt over for tolken, at gulvet skulle lægges..

De lagte dørkplader var det endelige gulv i maskinrummet, og de havde anvendt disse uden problemer, da de arbejdede på den første motor. På ulykkestidspunktet havde han og kollegaen arbejdet i maskinrummet i ca. 6 uger. Ulykken skete, da han trådte på en dørkplade, der ikke var fastspændt. Da pladen vippede, faldt han ned mellem nogle rør og slog højre skinneben og knæskal. Han vil tro, at man, hvis man kiggede godt efter, kunne se, om der var skruer i dørkpladerne. Han havde dog ikke hæftet sig ved, om pladerne var sat fast med skruer. Han havde ikke forud for ulykken oplevet problemer med løse dørkplader. Det var mange, der arbejdede i maskinrummet på det pågældende tidspunkt.

Efter ulykken kunne han ikke arbejde mere. Han er ret sikker på, at han, inden han tog hjem, kontaktede sin montørmester Peter Aaen. Han havde tidligere spurgt flere af sine overordnede om, hvordan man som rejsemontør var sikret, og han havde altid fået at vide, at der gjaldt de samme regler, uanset om man arbejdede i Danmark eller udlandet. Han havde ikke fået noget at vide om, at han skulle føre tilsyn med sin egen sikkerhed.

På grund af skaden er bevægelsesfunktionen i hans højre fod væsentligt nedsat. Han arbejder ikke længere på virksomheden.

Niels har forklaret, at han er uddannet maskinmester, og han har i ca. 5 år været ansat som rejsemontør ved MAN Diesel. I forbindelse med sin ansættelse som rejsemontør fik han udleveret virksomhedens folder for rejsemontører. Han har aldrig fået udleveret nogen sikkerhedsvejledning.

Han havde været på værftet i Kina i en måneds tid måned, da Bjarne ankom. Han og Bjarne var ligestillede. Deres overordnede i Frederikshavn var montørmesteren, og det var sagsbehandler Ole Skeltved, der var projektleder, og som de refererede til med hensyn til alt det tekniske omkring arbejdet. Han fik ikke inden afrejsen nogen nærmere instruktion vedrørende de arbejdssikkerhedsmæssige forhold på værftet. Han er ikke af MAN Diesel udtrykkeligt gjort opmærksom på, at han som rejsemontør er ansvarlig for sin egen sikkerhed. Det er dog sådan, han har opfattet det, da det ligger i jobbet, at man skal passe på sig selv. Opgaven på værftet i Kina bestod i, at de skulle sætte to motorer i drift.

Da han kom til værftet i Kina, var der meget rodet i maskinrummet. Mens de arbejdede, skete der undervejs nogle ændringer, og blandt andet blev der lagt dørklader som gulv. Det var ham og Bjarne, der sammen skrev mailen af 30. september 2006, og de orienterede Ole Skeltved om indholdet. Som han husker det, blev Ole Skeltved på et tidspunkt involveret for at få fremskyndet, at gulvet blev lagt, så de kunne komme i gang med arbejdet. De arbejdede ikke sammen med de lokale værftsarbejdere. Dørkladerne blev nogle gange skruet af, når de lokale værftsarbejdere skulle arbejde under gulvet, og han husker, at man skulle træde varsomt, da pladerne ikke altid var lagt ordentligt på igen.

Bjarne kom til skade, da han trådte på en dørklade, der ikke var skruet fast, hvorved han faldt ned. Som han husker det, arbejdede de ikke mere, efter at Bjarne var kommet til skade.

Han har ikke deltaget i kurser i arbejdssikkerhed. Han har haft den opfattelse, at han i tilfælde af en arbejdsskade var ligeså godt beskyttet, når han arbejdede i udlandet, som når han arbejdede hjemme i Frederikshavn. Han og Bjarne arbejdede både sammen og hver for sig. Han vil tro, at de arbejdede sammen cirka halvdelen af tiden.

Peter Aaen har forklaret, at han i dag er ansat som seniormanager hos MAN Diesel. I 2006, hvor han var montørmester på virksomheden, var der ca. 60 rejsemontører ansat i Frederikshavn. Det er montørmesteren, der udpeger montørerne til en bestemt opgave, mens sagsbehandleren som projektansvarlig orienterer rejsemontørerne om arbejdsopgaverne og forholdene på arbejdsstedet. Alle rejsemontører er faglærte, og de har normalt en lang erfaring bag sig. Rejsemontørerne tilbydes ikke kurser i arbejdssikkerhed eller lignende, men

virksomheden sørger altid for, at mindre erfarne montører rejser sammen med mere erfarne montører. Desuden har montørerne et godt kendskab til arbejdsforholdene på skibene. Det er sædvanligt, at der vedrørende det tekniske er løbende kontakt mellem rejsemontørerne på stedet og sagsbehandleren, ligesom sagsbehandleren om nødvendigt bistår montørerne, hvis der er problemer med arbejdsforholdene. Det forekommer jævnligt, at rejsemontørerne på stedet laver en liste svarende til mailen af 30. september 2006 over forhold, som skal bringes i orden, inden arbejdet kan påbegyndes. Sagsbehandleren involveres normalt kun, hvis montørerne har problemer med at få virksomheden til at rette sig efter deres anvisninger. Han mener ikke, at MAN Diesels datterselskab i Shanghai var involveret i sagen. MAN Diesel har aldrig sendt medarbejdere ud til de enkelte arbejdssteder for at føre tilsyn, og dette praktiseres ham bekendt heller ikke af andre lignende virksomheder. Det ligger i selve rejsemontørjobbet, at rejsemontørerne må sørge for deres egen sikkerhed, og de må selv sige fra, hvis det er nødvendigt. MAN Diesel har ikke efter ulykken ændret procedurer med hensyn til rejsemontørernes sikkerhed i forbindelse med arbejde i udlandet.

John Stoklund har forklaret, at han har været ansat som rejsemontør og senere montørmester hos MAN Diesel i Frederikshavn. Som montørmester har han været med til at ansætte 10-15 rejsemontører. Det var hans kollega, montørmester Peter Petersen, der ansatte Bjarne forbindelse med ansættelsen af en rejsemontør bliver ansættelsesaftalen, virksomhedens folder for rejsemontører samt en sikkerhedsfolder gennemgået med den nye medarbejder. Den pågældende bliver også oplyst om, at man på de enkelte arbejdssteder skal overholde det pågældende lands sikkerhedsregler, og at man er sin egen sikkerhedschef. De ansatte får ikke nogen egentlig instruktion eller oplæring i arbejdssikkerhedsmæssige forhold.

Montørmesteren har navnlig at gøre med rejsemontørernes sociale og økonomiske forhold, mens det er sagsbehandleren, som montørerne skal kontakte, når det drejer sig om det mere tekniske i forbindelse med arbejdet. Hvis det pågældende værft ikke umiddelbart er indstillet på at efterkomme krav, som montørerne stiller til arbejdsstedets indretning mv., kontaktes sagsbehandleren, der herefter vil rette henvendelse til ledelsen på stedet for at få forholdene bragt i orden. Det er montørmesteren, der udvælger de enkelte montører til jobbet. Han ved ikke, hvilke arbejdssikkerhedsmæssige regler der gælder i de enkelte lande.

Bjarne Per Jensen har forklaret, at han er uddannet skibsbygger, og at han i mere end 40 år

har været ansat hos MAN Diesel i Frederikshavn. I en årrække rejste han som rejsemontør. Det er sagsbehandleren, rejsemontørerne kontakter, når det gælder tekniske forhold i forbindelse med arbejdet, eller hvis der er problemer med arbejdsmiljømæssige forhold på stedet. Han har altid oplevet, at man kunne få den hjælp af sagsbehandleren, man havde behov for. Det er normalt og også accepteret af MAN Diesel, at man som rejsemontør siger fra og ikke arbejder, hvis sikkerheden på stedet ikke er i orden. Han har rejst som rejsemontør sammen med Bjarne _____.

Ole Skeltved har forklaret, at han er uddannet maskinmester og har været ansat hos MAN Diesel i cirka 27 år, nu som afdelingsleder. I 2006 var han ansat som sagsbehandler, og han havde ansvaret for det projekt, som Bjarne _____ var udsendt til. Projektet var en næsten komplet maskinrumsleverance til en nybygning. En stor del af leverancen var produceret i Frederikshavn og var blevet sejlet til værftet i Kina. Som projektansvarlig orienterede han inden afrejsen montørerne om opgaven. Han husker, at Bjarne _____ blev sendt af sted på opgaven, men han kan ikke huske den konkrete briefing af ham. En briefing tager normalt fra ca. 2 timer til en halv dag afhængig af, hvor godt montøren kender produktet i forvejen.

Omkring ½ år tidligere havde han selv besøgt værftet i Kina. Hans generelle indtryk af værftet var positivt, og forholdene var bedre, end han havde forventet. Han husker ikke i dag mailen af 30. september 2006, men han har givetvis set den, da han normalt fra montørerne modtog kopi af det, som blev sendt til værftet. Han vil umiddelbart tro, at Bjarne _____

_____ selv har sendt mailen. Han mener ikke, at han har sendt mailen, og han var heller ikke involveret for at få værftet til at efterkomme kravene. I forbindelse med en arbejdsopgave er det sædvanligt, at der jævnligt er kontakt mellem montørerne og sagsbehandleren. Det er forekommet mange gange, at man på stedet har stoppet arbejdet, fordi værftet ikke har efterkommet de krav til arbejdssikkerheden, som montørerne har stillet. Han blev først orienteret om ulykken, efter at Bjarne (_____ var kommet tilbage til Danmark. MAN Diesel fører ikke tilsyn med arbejdsforholdene på de forskellige arbejdspladser, som montørerne udsendes til, idet dette ikke er praktisk muligt, men der er den "back up", som er beskrevet i virksomhedens folder for rejsemontører.

Parternes anbringender

Bjarne _____ har til støtte for sin påstand overordnet gjort gældende, at sagen

skal afgøres efter dansk ret og danske retsprincipper, således at der ved bedømmelsen af MAN Diesels arbejdsgiveransvar skal tages udgangspunkt i de handlenormer og principper, der kan udledes af den danske arbejdsmiljølovgivning, ligesom der ved bedømmelsen af arbejdsgiveransvaret skal lægges vægt på den særlige omsorgsforpligtelse, som man som arbejdsgiver i Danmark har over for sine ansatte.

Bjarne _____ har i relation til lovvalget nærmere gjort gældende, at krav som følge af en arbejdsskade er et krav af erstatningsretlig karakter og ikke et ansættelsesretligt krav. Lovvalget må derfor afgøres efter den såkaldte "individualiserede metode", som er den lovvalgsregel, der efter dansk juridisk teori og retspraksis finder anvendelse i sager om erstatning udenfor kontrakt. Det er herefter afgørende, hvilket land sagen har den stærkeste tilknytning til.

Sagen udspringer af en arbejdskontrakt indgået i Danmark mellem en herboende dansk statsborger og et dansk selskab, der havde hjemsted i Danmark. Hovedarbejdsstedet var Frederikshavn, der ligeledes var udgangspunktet for tjenesterejser. Aflønning skete i danske kroner, og arbejdet på det kinesiske værft foregik uafhængigt af og adskilt fra de lokale ansatte, ligesom det kinesiske værft ikke førte tilsyn eller kontrol med Bjarne _____'s arbejde. Bjarne _____ arbejdede rundt omkring i hele verden, og sagen har således ikke nogen særlig tilknytning til Kina, bortset fra at skaden indtraf dér. Bjarne _____ har endvidere haft en berettiget forventning om, at dansk ret var gældende for arbejdsforholdet.

Da sagen således har stærkest tilknytning til Danmark, skal dansk ret og danske retsprincipper anvendes på retsforholdet, og der skal ved bedømmelsen af sagen tages udgangspunkt i de handlenormer, der kan udledes af de danske arbejdsmiljøretlige regler.

Bjarne _____ har endvidere anført, at resultatet med hensyn til lovvalg ville blive det samme ved anvendelse af princippet om "lex communis", dvs. parternes fælles lov.

Hvis skadestedets lov skulle finde anvendelse, ville det have uoverskuelige konsekvenser. Det ville i så fald være nødvendigt for virksomheden, hver gang en medarbejder skulle udsendes, at man forinden undersøgte reglerne i det pågældende land for at finde ud af, om medarbejderen var beskyttet i tilfælde af en arbejdsulykke og i givet fald i hvilket omfang.

Bjarne _____ har i relation til ansvarsgrundlaget nærmere gjort gældende, at der som følge af ansættelsesforholdet er en særlig omsorgsforpligtelse for virksomheden til at indrette arbejdspladsen, tilrettelægge arbejdet, instruere de ansatte og føre tilsyn med arbejdets udførelse, så de ansatte kan udføre arbejdet sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Det følger heraf, at der påhviler arbejdsgiveren et skærpet culpaansvar. Ved vurderingen af arbejdsgiverens ansvar indgår de handlenormer, der følger af arbejdsmiljølovgivningen som målestok for, om der foreligger ansvar. Efter arbejdsmiljølovens §§ 15, § 38 og 42 skal virksomheden sørge for, at arbejdsstedet og planlægningen, tilrettelæggelsen og udførelsen af arbejdet er sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Af arbejdsmiljølovens § 17 følger det endvidere, at virksomheden skal sørge for, at de ansatte får den nødvendige oplæring og instruktion i at udføre arbejdet på en farefri måde, ligesom arbejdsgiveren efter arbejdsmiljølovens § 16 har pligt til at føre effektivt tilsyn med, at arbejdet udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt.

MAN Diesel har over for Bjarne _____ tilsidesat sin særlige omsorgsforpligtelse og de nævnte handlenormer i arbejdsmiljøloven. Han blev således sendt af sted til værftet i Kina, uden at han forinden havde fået nogen nærmere oplæring eller instruktion om de arbejdssikkerhedsmæssige forhold på stedet. Arbejdet foregik på løse dørklader, og der blev ikke på noget tidspunkt fra virksomhedens side ført tilsyn med arbejdet, hvilket formentlig kunne have forhindret ulykken. Virksomheden har ikke mulighed for at overvælte ansvaret på den ansatte ved at tilkendegive, at den pågældende er ansvarlig for sin egen sikkerhed. Det er endvidere ansvarspådragende, at virksomheden i forlængelse af mailen af 30. september 2006, som Ole Skeltved skrev eller i hvert fald var bekendt med, ikke fulgte op på, om gulvet i maskinrummet var lagt korrekt.

Efter §§ 5-6 i Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 290 af 5. maj 1993 om skiftende arbejdssteders indretning har arbejdsgiveren, når et arbejde udføres uden for dennes plads, en særlig forpligtelse til at sørge for oplæring og instruktion af den ansatte, ligesom arbejdsgiveren, inden arbejdet iværksættes, har pligt til at vurdere, om forholdene er sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarlige. Disse pligter er også klart blevet tilsidesat.

Bjarne _____ er endelig anført, at det ikke kan fritage virksomheden for ansvar, at han havde været ansat i virksomheden i flere år og var en erfaren rejsemontør. Han og kollegaen var fuldstændig overladt til sig selv. Tilsynsforpligtelsen påhviler virksomhedens ledelse. Forholdene på de skibe, hvor han arbejdede, var meget forskellige, ligesom opga-

ven og arbejdet ofte var meget kompliceret. Forholdene i maskinrummet på nybygningen i Wuhan var f.eks. særdeles kaotiske.

MAN Diesel har indledningsvis gjort gældende, at anbringendet om, at der ikke er sket den nødvendige oplæring og instruktion af de ansatte, jf. arbejdsmiljølovens § 17, ikke fremgår af sagsøgerens påstandsdokument, og at der derfor er tale om et nyt anbringende. Da anbringendet først er fremsat under hovedforhandlingen, har MAN Diesel ikke haft tilstrækkelig mulighed for at varetage sine interesser, og anbringendet bør derfor ikke tillades fremsat.

MAN Diesel har til støtte for påstanden om frifindelse i første række gjort gældende, at sagen skal afgøres efter kinesisk ret, og at MAN Diesel allerede som følge heraf ubestridt skal frifindes. Hvis dansk ret måtte finde anvendelse, har MAN Diesel i anden række gjort gældende, at der ikke fra virksomhedens side er begået fejl, der kan begrunde et erstatningsansvar.

MAN Diesel har nærmere vedrørende lovvalget anført, at det følger af retspraksis og den juridiske teori, at det i sager om erstatning uden for kontrakt er udgangspunktet, at det er skadestedets lov, der skal anvendes. Da der ikke i sagen foreligger omstændigheder, der giver grundlag for at fravige udgangspunktet, bør kinesisk ret således finde anvendelse. Anvendelsen af den såkaldte individualiserede metode som lovvalgsregel fører også til, at kinesisk ret skal anvendes, idet der herved navnlig bør lægges vægt på, at Bjarne — på værftet i Kina ikke arbejdede i et dansk sjak eller var underlagt en dansk arbejdsleder. Sagen har derfor stærkest tilknytning til Kina. Da det kinesiske værft må anses for medansvarlig for ulykken, kan parternes fælles bopælslov (lex communis) heller ikke føre til, at det er dansk ret, der skal anvendes, idet denne lovvalgsregel forudsætter, at ingen udenforstående er medansvarlig for ulykken.

I tilfælde af at dansk ret finder anvendelse, har MAN Diesel vedrørende ansvarsgrundlaget nærmere anført, at arbejdsmiljølovgivningens handlenormer alene er gældende i Danmark for en dansk arbejdsplads. Det giver ingen mening at anvende de danske handlenormer på indretningen af en kinesisk arbejdsplads. Da ulykken skete i forbindelse med arbejde i Kina, er der derfor ved vurderingen af, om der foreligger et arbejdsgiveransvar for MAN Diesel, ikke grundlag for at tage udgangspunkt i de særlige ansvarsnormer, der gælder for arbejdsgiveren efter den danske arbejdsmiljølovgivning. Da der har været tale om rejse-

montørarbejde, har MAN Diesel i sagens natur heller ikke har haft nogen indflydelse på arbejdsstedets indretning, ligesom MAN Diesel ikke har haft mulighed for at føre tilsyn.

Ansaret skal bedømmes efter en almindelig culpanorm og ikke en skærpet culpanorm, og det afgørende for, om der foreligger et erstatningsansvar, er, om MAN Diesel i relation til den konkrete ulykke har tilsidesat almindelige handlenormer på en sådan måde, at MAN Diesel herved har handlet ansvarspådragende.

Bjarne _____ ar en meget erfaren, rutineret og kompetent rejsemontør både med hensyn til udstationering og det arbejde, der skulle udføres, og han havde de fornødne kompetencer til selv at foretage en relevant vurdering af de arbejds- og sikkerhedsmæssige forhold på stedet, hvilket mailen 30. september 2006 fra Bjarne V. Christiansen til det kinesiske værft bekræfter, at han rent faktisk også gjorde kort efter sin ankomst til Kina.

Hertil kommer, at der løbende var kontakt mellem rejsemontørerne og sagsbehandleren vedrørende arbejdet, ligesom der i øvrigt døgnet rundt var mulighed for "back up" fra hovedkontoret i Frederikshavn. Ulykken skete endvidere i forbindelse med en enkel og ukompliceret arbejdsopgave, efter at der i flere uger var blevet arbejdet i maskinrummet, og det er ikke nærmere klarlagt, hvorfor dørkpladen ikke var skruet fast. Der er tale om en dynamisk arbejdsproces, hvor dørkpladerne måtte fjernes, når der blev arbejdet i bunden af nybygningen. Virksomheden kunne ikke på nogen måde have forhindret ulykken, heller ikke ved regelmæssige tilsyn på arbejdsstedet. Der er herefter ikke grundlag for at fastslå, at MAN Diesel i relation til ulykken har handlet ansvarspådragende.

Landsrettens begrundelse og resultat

Bjarne _____ har i stævningen bl.a. henvist til arbejdsmiljølovens § 17, og det er i påstandsdokumentet under gengivelsen af anbringenderne anført, at "beskyttelses- og omsorgsforpligtelsen" angår bl.a. "instruktion af de ansatte". Anbringendet om manglende sikkerhedsmæssig instruktion af de ansatte, jf. arbejdsmiljølovens § 17, kan derfor ikke anses for et nyt anbringende, og det kan som følge heraf gøres gældende.

Lovvalget

I overensstemmelse med parternes procedure bemærker landsretten indledningsvist, at det er åbenbart, at arbejdsmiljøloven og arbejdsmiljølovgivningens regler i øvrigt ikke finder direkte anvendelse i Kina, heller ikke selv om der er tale om arbejde udført for en dansk arbejdsgiver af en dansk arbejdstager.

Spørgsmålet under sagen er herefter, om de handlenormer og den omsorgsforpligtelse for arbejdsgivere, der efter dansk erstatningsret gælder ved arbejdsskader, og som bl.a. bygger på de principper, der er nævnt i arbejdsmiljølovgivningen om arbejdsstedets indretning, arbejdets tilrettelæggelse og arbejdsgiverens pligt til instruktion og tilsyn, finder anvendelse.

Bjarne _____s krav i anledning af arbejdsulykken må anses for et krav af erstatningsretlig karakter, og kravet vedrører således ikke direkte selve ansættelsesforholdet mellem parterne. Det er derfor mest naturligt, at lovvalget afgøres efter de erstatningsretlige lovvalsregler.

Ved afgørelsen af, om der i et tilfælde som det foreliggende skal inddrages danske arbejdsmiljøretlige regler i bedømmelsen af, om MAN Diesel som arbejdsgiver er erstatningsansvarlig, kan det ikke uden videre være afgørende, at arbejdsulykken er sket i udlandet. Lovvalget må derimod bero på, hvilket land sagen efter en samlet vurdering af omstændighederne har den stærkeste tilknytning til.

Ansættelsesaftalen blev indgået i Danmark, hvor parterne var hjemmehørende, og Bjarne _____s hovedarbejdssted var i Frederikshavn, som således var udgangspunktet for udstationeringerne. Arbejdet på værftet i Kina foregik adskilt fra de lokale ansatte, og al nødvendig kommunikation om arbejdet foregik direkte mellem ham og hans kollega og hovedkontoret i Frederikshavn. Ansættelsesaftalen og øvrige aftaler var endvidere alle udfærdiget på dansk, og aflønning skete i danske kroner.

På denne baggrund og efter det i øvrigt foreliggende finder landsretten, at sagen har en sådan overvejende tilknytning til Danmark, at de handlenormer og den omsorgsforpligtelse for arbejdsgivere, der efter dansk erstatningsret gælder ved arbejdsskader, og som bl.a. bygger på de principper, der er nævnt i arbejdsmiljølovgivningen om arbejdsstedets indret-

ning, arbejdets tilrettelæggelse og arbejdsgiverens pligt til instruktion og tilsyn, skal finde anvendelse under sagen.

Ansvarsgrundlaget

Ved vurderingen af, om MAN Diesel som arbejdsgiver herefter er erstatningsansvarlig, må der således tages udgangspunkt i de særlige pligter og handlenormer for arbejdsgiveren, som kan udledes af den danske arbejdsmiljølovgivning. Ved ansvarsvurderingen må det dog tages i betragtning, at arbejdsulykken skete i forbindelse med rejsemontørarbejde, og arbejdsgiverens pligt til instruktion og tilsyn må ses i lyset af arbejdsforholdets helt særlige karakter, idet MAN Diesel ikke eller kun i begrænset omfang havde direkte indflydelse på arbejdsstedets indretning, ligesom det må tages i betragtning, at MAN Diesel ikke reelt havde nogen mulighed for løbende at føre tilsyn med arbejdet.

Bjarne¹ havde på ulykkestidspunktet været ansat som rejsemontør i flere år og var en erfaren medarbejder, og det lægges efter bevisførelsen, herunder indholdet af mailen af 30. september 2006, til grund, at Bjarne¹ var i stand til selv at foretage en relevant vurdering af de arbejds- og sikkerhedsmæssige forhold på stedet. Arbejdet var endvidere tilrettelagt således, at der om nødvendigt for rejsemontørerne var mulighed for løbende kontakt til sagsbehandleren om arbejdet, ligesom der i øvrigt døgnet rundt var mulighed for bistand fra hovedkontoret i Frederikshavn. Det lægges videre til grund, at ulykken skete i forbindelse med en i øvrigt ukompliceret arbejdsopgave, efter at der efter det oplyste havde været arbejdet i maskinrummet i flere uger, og at det er ikke nærmere klarlagt, hvorfor dørkpladen ikke var skruet fast.

Under disse omstændigheder og efter det i øvrigt foreliggende er der ikke grundlag for at fastslå, at MAN Diesel som arbejdsgiver er erstatningsansvarlig for ulykken.

Konklusion og sagsomkostninger

Landsretten frifinder herefter MAN Diesel for Bjarne¹ påstand.

Dansk Metalarbejderforbund som mandatar for Bjarne¹ skal betale sagsomkostninger til MAN Diesel med i alt 62.064 kr. Beløbet omfatter 60.000 kr. til dækning af sagsøgtens udgifter til advokatbistand og 2.064 kr. til dækning af udgifter til vidner. Lands-

retten har ved omkostningsafgørelsen lagt vægt på sagens værdi, karakter, omfang og udfald.

Efter sagens karakter er der ikke grundlag for at tillægge biintervenienten, DI, sagsomkostninger.

Th i k e n d e s f o r r e t:

Sagsøgte, MAN Diesel A/S, filial af MAN Diesel SE, Tyskland, frifindes.

Dansk Metalarbejderforbund som mandatar for Bjarne ' _ skal inden 14 dage betale sagsomkostninger til MAN Diesel, filial af MAN Diesel SE, Tyskland, med 62.064 kr.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

Bjerg Hansen

Henrik Bjørnager Nielsen

Birte Wirnfeldt

(kst.)

Udskriften udstedes uden betaling.

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Vestre Landsret,

Viborg den 1. juli 2010


Agnès Lund Nielsen
sektionsleder