



RETTEEN I AALBORG DOM

afsagt den 17. juni 2026

Sag BS-20468/2024-ALB

Fagligt Fælles Forbund som mandatar for

J [REDACTED]
(advokat [REDACTED])

mod

M [REDACTED]
(advokat Jacob Fenger)

Denne afgørelse er truffet af kst. dommer Clara Agnes Trolle Mikkelsen.

Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen drejer sig om, hvorvidt M [REDACTED] som arbejdsgiver er erstatningsansvarlig over for J [REDACTED] i anledning af en arbejdsulykke, som skete den 6. februar 2020, hvor J [REDACTED] blev ramt på højre underben af gaflerne fra en truck, og om der i givet fald er årsagssammenhæng mellem arbejdsulykken og det rejste krav.

Sagsøgeren, J [REDACTED], har nedlagt følgende påstand:

Sagsøgte tilpligtes at betale til sagsøger kr. 900.225,09 med procesrente efter erstatningsansvarslovens § 16 fra den 17. juli 2022.

Sagsøgte, M [REDACTED] (herefter M [REDACTED]), har nedlagt påstand om frifindelse, subsidært betaling af et mindre beløb efter rettens skøn.

Påstanden er opgjort således:

Godtgørelse for svie og smerte opgjort til lovens maksimum	83.000,00 kr.
Erstatning for tabt arbejdsfortjeneste i perioden fra 7. februar 2020 til 31. januar 2022	670.581,55 kr.
Erstatning for tabt arbejdsfortjeneste i perioden fra 1. februar 2022 til 31. maj 2022.	146.643,54 kr.
I alt	900.225,09 kr.

Der har under hovedforhandlingen været enighed mellem parterne om den beløbsmæssige opgørelse af J. [REDACTED]s eventuelle krav mod M. [REDACTED].

Retten har modtaget sagen den 19. april 2024.

Oplysningerne i sagen

J. [REDACTED] var på arbejde hos M. [REDACTED] den 6. februar 2020, hvor han, i forbindelse med at han kørte på en pallestabler, blev ramt på højre underben af gaflerne fra en truck, som blev ført af hans kollega Jo. [REDACTED].

Ulykken blev anmeldt som en arbejdsskade den 11. februar 2020.

Arbejdstilsynet var den 2. marts 2020 på besøg hos M. [REDACTED]. Arbejdstilsynet udstedte efter besøget bl.a. et strakspåbud til virksomheden om at sørge for, at kørsel med gaffelstabler i overfladebehandlingen blev udført på en sikkerhedsmæssig fuldt forsvarlig måde. Det fremgår af afgørelsen om strakspåbud, at det er Arbejdstilsynets vurdering at arbejdet i form af kørsel med gaffelstabler i overfladebehandling ikke blev udført, således det var sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Arbejdstilsynet har i sin begrundelse lagt vægt på, at skadelidte ikke orienterede sig i stablerens kørselsretning, og at pallegaflerne på den holdende gaffeltruck ikke var sænket til laveste niveau.

Ulykken blev den 20. marts 2020 af Arbejdsmarkedets Erhvervssikring anerkendt som en arbejdsskade. Arbejdsmarkedets Erhvervssikring har den 28. december 2020 truffet afgørelse om, at J. [REDACTED] ikke berettiget til godtgørelse for varigt mén eller erstatning for tab af erhvervsevne.

Det er oplyst, at J. [REDACTED] gik på efterløn fra den 1. september 2020.

Der har under sagen endvidere været fremlagt lægelige akter, fotos af en stabler og truck samt en skitse, der er udarbejdet af J. [REDACTED].

Sagen har været forelagt for Retslægerådet, der har afgivet udtalelse den 30. juni 2025.

Forklaringer

Der er under sagen afgivet forklaring af J [redacted] og af vidnerne G [redacted], L [redacted], Jo [redacted], T [redacted] og H [redacted].

J [redacted] har forklaret, at han havde været ansat hos M [redacted] i omkring 35 år, da han gik på efterløn i 2020. M [redacted] laver sorteringsanlæg, såsom anlæg i [redacted]. Han arbejdede i alle årene i virksomhedens malerafdeling.

Han har under sin ansættelse på intet tidspunkt haft længere sygemeldinger på grund af gener fra hans ryg eller andet. Han havde på et tidspunkt rygsmerter, hvor han fik scannet ryggen. Han fik nogle øvelser fra en fysioterapeut, som han efterfølgende har fulgt, og han har klaret arbejdet siden.

Den 6. februar 2020 var han i gang med at forberede det arbejde, som han skulle udføre i malerafdelingen. Hans kollega, Jo [redacted], kom kørende på en truck med en stor palleramme, som var ca. 2,5 meter i højden. Jo [redacted] kom kørende fra smedjen og skulle over til malerafdelingen. Jo [redacted] kunne ikke svinge rundt med pallerammen. Han spurgte Jo [redacted], om han skulle vende pallerammen med stableren for ham, så Jo [redacted] kunne få fat fra i pallerammen den smalle side. Jo [redacted] kunne ikke selv gøre det, da der ikke var plads til det på stedet. Stableren fylder en del mindre end trucken. Jo [redacted] skulle først sænke gaflerne på trucken for at komme fri af pallen. Benene på pallen var omkring 25 cm, og gaflerne var omkring 40-50 cm over gulvet. Han så, at Jo [redacted] begyndte at bakke, og at gaflerne forsvandt fra pallen. Han kørte herefter ind til pallerammen med stableren. Der var pallereoler tæt på, som han selv skulle holde øje med. Han bakkede ikke med stableren, men svingede alene om sin egen akse mod højre. Jo [redacted] var nok kommet en meter væk, da han kørte ind til pallerammen. Han forventede, at Jo [redacted] kørte videre. Han orienterede sig, da han begyndte at dreje med stableren. Han kunne se gaflerne forsvinde, og han begyndte at svinge rundt. Jo [redacted] bremsede pludselig med trucken uden at give en advarsel, og han blev i den forbindelse ramt af truckens gaffel på benet. Der gik nok omkring tre til fem sekunder, fra han havde fat i pallen med stableren, til han blev ramt af gaflerne på trucken. Det hele skete på et splitsekund. Han havde øjenkontakt med Jo [redacted], forud for at han ramte gaflerne, men ikke lige da det skete. Fotoet i sagen med truck og stabler (bilag 6, bilagssamlingen side 80) er taget lige der, hvor uheldet skete, men det er ikke derfor, at fotoet er taget. Det er stableren til venstre og trucken til højre. Fotoet af hans fod i en træsko er taget hjemme ved ham selv.

Da han blev ramt, hørte han T [redacted], som er Jo [redacted]'s makker, sige til Jo [redacted], hvorfor han ikke havde advaret, og hvorfor han ikke havde sænket gaflerne på trucken. T [redacted] stod meget tæt på, hvor uheldet skete. Stablerens

bundplade, som han stod på, var 13 cm i højden. Hvis gaflerne havde været nede, var de gået mod eller under pladen. Når man kører med gaffeltruck, har man normalt gaflerne i en højde på ca. 9-15 cm, hvis underlaget er pænt. Man kører med gaflerne nede, da det er farligt at have dem oppe i luften. Når man standser, skal man køre gaflerne ned til jorden. Han var selv arbejdsmiljørepræsentant. I M [REDACTED] gik man op i, at medarbejderne overholdt de regler, som de havde, og man fik som medarbejder at vide, hvis man lavede en fejl. Når man tager et truckcertifikat, bliver man undervist i, hvilken højde gaflerne skal være i. Som ansat i M [REDACTED] får man at vide, at man skal følge de regler, som man har lært, da man tog truckcertifikat, og der bliver i virksomheden holdt øje med, at reglerne bliver fulgt. Han har selv påtalt flere gange, hvis reglerne ikke er blevet fulgt. Det kan f.eks. være, hvis der er en medarbejder, der har kørt for hurtigt. M [REDACTED] havde ikke egne regler for, hvordan man skulle køre med truck. Det er i hvert fald ikke nogen, som han har set. Han talte ikke med Jo [REDACTED] efter ulykken. T [REDACTED] var den første, som var henne ved ham. T [REDACTED] kørte ham også på skadestuen.

Når det er anført i de lægelige journaler, at han gerne ville køre 600 km på cykel, ved han ikke, hvor det kommer fra. I genoptræningsperioden, hvor han fik lov til at begynde at cykle igen, har han kørt ture på omkring 14 til 20 km et par gange om ugen.

Han var til fysioterapeut efter ulykken. Han fik et træningsprogram fra fysioterapeuten med øvelser, som han skulle lave derhjemme. Det var, mens der var Corona. Han nævnte for fysioterapeuten, at hans datter også er fysioterapeut, og at hun havde foreslået nogle øvelser. Fysioterapeuten sagde, at han ville foreslå præcis det samme, som hans datter havde sagt, og at hans datter derfor også kunne hjælpe ham. Han var ved fysioterapeut sidste gang i juni måned. Han stoppede med øvelserne, men fortsatte med at cykle. Hans datter hjælper ham fortsat med øvelser den dag i dag.

Han genoptog ikke sit arbejde delvist i juni. Han var på et tidspunkt interesseret i en seniorordning, som indebar nedsat arbejdstid, og han havde inden ulykken talt med tillidsmanden om det. Efter ulykken traf han beslutning om, at han ikke kunne holde til at arbejde. Hans tæer sover fortsat i dag, og han har problemer med at gå i hug. Det var en voldsom indkomstnedgang, som han oplevede ved overgangen til efterløn. Han tog beslutningen om efterløn i samråd med sin hustru i slutningen af maj eller først i juni 2020. Det var helbredet over økonomien. H [REDACTED] var inde over og hjalp med at udarbejde en plan, hvor ferie og afspadsering mv. blev strakt ud over et genoptræningsforløb, så han ikke skulle møde på arbejde. Han godkendte planen, som blev sendt til mailen [REDACTED], som er hans mailadresse. Han har indimellem snakket om efterløn, men han havde ikke konkrete planer om efterløn, da ulykken skete. Det er en indtægtsnedgang på godt 20.000 kr. om måneden, som han

oplevede, da han gik på efterløn. Han gik på seniorpension, da Arne-pensionen blev indført. Han steg i indtægt ved at gå fra efterløn til Arne-pension. Det var ud fra en økonomisk vurdering, at han gik på Arne-pension i stedet for efterløn.

Hvis han ikke var gået på efterløn, havde han været nødt til at starte på arbejde, hvilket han ikke kunne. Især ikke i malerafdelingen, hvor han skulle gå på stiger og ned i hug, når han maler. Han var slet ikke klar. Han kunne derfor ikke se anden udvej end at gå på efterløn.

Han har et truckcertifikat, hvilket han fik omkring 1989. Han kørte mere stabler end truck i sit arbejde. Hvis man har truckcertifikat, kan man også køre stabler.

Der var nogle medarbejdere, som ikke altid fulgte reglerne på arbejdspladsen 100 %. Der var ikke i hallen et skilt, som angav, hvor hurtigt man måtte køre. Man kørte efter forholdene. Når man kører stabler eller truck, skal man orientere sig i kørselsretningen. Man skal bakke, hvis der er gods på køretøjet, så man ikke kan se noget fremad.

Han fik fuld løn i den efterfølgende periode og frem til, at han stoppede hos M [REDACTED] ved udgangen af august 2020.

G [REDACTED] har som vidne forklaret, at hun har været ansat i M [REDACTED] i sammenlagt 30 år. Hun har ansvar for virksomhedens ledelsessystem, herunder certificeringer inden for kvalitet, miljø og sundhed. Hun er ansat i M [REDACTED]'s hovedkontor. M [REDACTED] laver alt fra klistermærker til meget store lagersystemer. Det kan f.eks. være store systemer, som er specielt fremstillet til en kunde. Der er i virksomheden 11 fabrikker, herunder flere i udlandet. Ulykken i denne sag skete på fabrikken i [REDACTED], hvor der bliver produceret store lagerhåndteringsmoduler.

M [REDACTED] har som koncern en ISO 45001 sikkerhedscertificering inden for arbejdsmiljø. Certificeringen indebærer bl.a., at Arbejdstilsynet kan komme på uanmeldt besøg. Der er en arbejdsmiljøorganisering i virksomheden og en sikkerhedsleder på den enkelte fabrik. På fabrikken i [REDACTED] var det fabrikschef L [REDACTED], som sammen med AMO-gruppen havde ansvaret for sikkerheden. I fabrikshallen er der også tre arbejdsmiljørepræsentanter, som har en uddannelse inden for arbejdsmiljø, og som bliver tilbudt et kursus en gang om året. Der bliver på arbejdspladsen tillige afholdt tavlemøder, hvor medarbejderne får forskellig information, hvilket blandt andet kan være information om sikkerhed. Der bliver derudover holdt sikkerhedsmøde hver tredje måned, og der bliver jævnlig foretaget en sikkerhedsrundring. Hvis der er en medarbejder, som ikke kører ordentligt på truck m.v., kan det være et punkt, som bliver drøftet på et sikkerhedsmøde. En gang om året bliver der gennemført en intern audit, hvor det blandt andet bliver kontrolleret, at der afholdes sikkerhedsmø-

der, at der er foretaget sikkerhedsrunderinger samt at øvrige krav i ISO 45001 sikkerhedscertificeringen er opfyldt. Hun synes, at det har fungeret fint med det set-up, som virksomheden har for sikkerhed.

En nyansat medarbejder i virksomheden, bliver tildelt en *buddy*, som sammen med den daglige ledelse står for oplæringen. Man modtager som ny medarbejder også en *code of conduct* og en folder med oplysninger om, hvordan man skal forholde sig i forskellige situationer. Nye medarbejdere bliver også inviteret til hovedkontoret i [REDACTED] en hel dag, hvor der blandt andet er oplæg om sikkerhed.

Hun så ikke ulykken, som denne sag drejer sig om, og hun var ikke tid stede den pågældende dag. Hun hørte om ulykken efter et stykke tid, da den blev anmeldt i det digitale EASY-system, som arbejdsulykker skal anmeldes i. Hun gik videre med informationen til direktionen, da arbejdsulykker skal behandles på et bestyrelsesmøde. Hun fik at vide, at Arbejdstilsynet havde været på arbejdspladsen, og at Arbejdstilsynet havde givet to strakspåbud. Hun læste sagen igennem, og de fik i virksomheden aftalt korrigerende handlinger, som Arbejdstilsynet efterfølgende accepterede.

Hun fik om ulykken at vide, at J [REDACTED] var kommet til skade, da han på grund af en misforståelse var bakket ind i en gaffeltruck. Det, som hun fik at vide, var ikke mere specifikt på dette tidspunkt.

Denne sag startede først omkring to år efter ulykken. Hun udarbejdede, da sagen startede op, en mere indgående undersøgelse. Det indebar blandt andet en rekonstruktion, hvor hændelsesforløbet blev beskrevet internt. Som hun har forstået det, skulle Jo [REDACTED] stille en palle fra sig med gaffeltrucken og bakke. Der var en pallereol bagved ham, og han stoppede derfor. Samtidig begyndte J [REDACTED] at bakke med stableren, og J [REDACTED] opdagede ikke, at Jo [REDACTED] bremsede. Hun fik at vide, at det gik ekstremt hurtigt, og at de bevægede sig samtidigt.

Alle medarbejdere i M [REDACTED], der kører truck, har lovpligtigt truckkørekort. Det bliver kontrolleret, at de har et truckkørekort, og at det er gyldigt. Virksomheden laver ikke specifikke instruktioner om, hvordan man skal køre, da der er tale om voksne mennesker, som har et truckkørekort og derfor gerne skulle vide, hvordan man kører. Hvis det skulle ske, at der var en medarbejder, som ikke kørte ordentligt, kunne det påtales på sikkerhedsmøder. Virksomheden har ikke afskediget nogen, som ikke kunne finde ud af at køre truck. Der skal nok være en medarbejder, som på et tidspunkt kan have fået en løftet pegefinger for sin kørsel, f.eks. hvis vedkommende har kørt for hurtigt. Ulykken, som denne sag vedrører, er den eneste ulykke med truck, som hun kan huske i den tid, hvor hun har været i virksomheden. Virksomheden lavede en anden indret-

ning i krydset, hvor ulykken skete, kort efter hændelsen. Der er flyttet nogle paller og åbnet op, så det er blevet mere synligt.

Hun har ikke deltaget i snak om J[REDACTED]'s planer om overgang til efterløn.

L[REDACTED] har som vidne forklaret, at han i dag ikke længere er ansat i M[REDACTED]. Han havde været ansat som fabrikschef i virksomheden i 11 år, da han stoppede. Han har haft en lang karriere på 40-45 år som fabrikschef, herunder i andre virksomheder end M[REDACTED]. Der er en kontorbygning ved siden af fabriksbygningen i [REDACTED], hvor han havde et kontor. Af natur er han dog ikke kontormand, og han var derfor på daglig basis i selve produktionen i fabriksbygningen.

Der var på fabrikken i [REDACTED] et sikkerhedsudvalg, som han qua sin jobfunktion var formand for. Der var faste møder i sikkerhedsudvalget fire gange om året. Hvis der var forhold, som sikkerhedsmæssigt ikke var i orden, blev det påtalt. Det var der ikke modvilje imod, og de fik det altid løst.

Medarbejdernes instruktion i kørsel er foregået via den eksterne uddannelse, som medarbejderne har. Medarbejderne vidste hvilke regler, de skulle køre efter. Hvis der var nogen, der kørte for stærkt, blev det påtalt. Det var ikke kun ham som leder, der påtalte uhensigtsmæssig kørsel, men også øvrige medarbejdere. Det var der en god kultur om. Det er ikke hans opfattelse, at folk var i tvivl om, hvordan de skulle køre. Der har ham bekendt ikke været situationer, hvor der har været behov for at afskedige medarbejdere, som ikke kunne finde ud af at køre efter reglerne.

Han kan ikke huske, om han var i fabrikken på dagen for uheldet, men han blev i hvert fald orienteret samme dag. Han kan ikke huske, hvad han da fik fortalt om, hvad der var sket. Som han husker det, blev det nævnt, at J[REDACTED] var bakket ind i gaflerne på en truck. J[REDACTED] havde ikke set, at trucken var stoppet. Han talte med Jo[REDACTED] om, hvad der var sket. Han kan ikke huske nærmere, hvad han fik at vide. Han kan ikke huske, om der blev talt om, hvorvidt gaflerne var i den forkerte højde. Medarbejderne på arbejdspladsen var ulykkelige over, at der var sket en arbejdsulykke. Der blev holdt et informationsmøde, da medarbejderne havde behov for at få information om, hvad der var sket. Han har flere gange påtalt forhold af sikkerhedsmæssig karakter over for ansatte, f.eks. manglende brug af høreværn. Han kan ikke huske, at han nogensinde har påtalt noget over for J[REDACTED].

Han og J[REDACTED] er jævnaldrende og har haft mange samtaler. De har blandt andet talt om ferier, og om hvad der skulle ske i fremtiden, herunder hvornår de ville stoppe med at arbejde. De har begge talt om, at det kunne være dejligt at stoppe med at arbejde. J[REDACTED] fortalte, at hans helbred var begyndt at skramte lidt. Det

var naturligt på grund af deres alder at tale om. Det var i høj grad hans indtryk, at J■■■■ ønskede at gå på efterløn, men han er ikke helt sikker. Han kan ikke huske, om der var sat en konkret dato på. Det var i årene op til uheldet, at de havde disse samtaler.

Baggrunden for mailen fra H■■■■ med planen for anvendelse af afspadsering var, at J■■■■ skulle stoppe med at arbejde for at gå på efterløn. Det var H■■■■, som stod for den konkrete plan i forhold til efterløn.

Jo■■■■ har som vidne forklaret, at han er ansat i M■■■■ som klejnsmed. Han har snart været ansat i 11 år. Hans arbejde består i, at han modtager tegninger og skal bygge konstruktioner efter tegningerne. Han afleverer efterfølgende konstruktionerne til malerne.

Han kører truck som led i sit arbejde hver dag. Han tror, at han fik truckcertifikatet i 2005 eller 2006. Han vidste, hvordan han skulle køre med trucken, da han havde lært det på uddannelsen, hvor han fik certifikatet. Det var regler, som truckførerne i virksomheden var bekendt med. Han synes, at reglerne for kørsel med truck blev overholdt. De påtalte som kollegaer, hvis der var ting, der ikke var i orden. Man kunne f.eks. sige til en kollega, at vedkommende skulle sænke gaflerne. Han tror, at det har de alle sagt til hinanden. Der var ikke mere i det. Fabrikschefen, L■■■■, har også påtalt forhold, hvis han har set noget. Han husker ikke, at der har været møder, hvor der er påtalt forhold om kørsel med truck.

Han kan huske uheldet i store træk. Han kørte på gaffeltrucken med en lang palle, som skulle over til malerafdelingen. Han kunne ikke sætte pallen, hvor J■■■■ gerne ville have den, da pallen var meget stor, og da trucken også fyldte en del. Han satte derfor pallen fra sig i køregangen og bakkede tilbage. J■■■■ kørte ind for at løfte pallen med stableren, som fylder en del mindre end trucken. J■■■■ kørte ind foran ham og kørte pladen på stableren ind under pallen. Vidnet kiggede tilbage. Der var reoler. Han kunne ikke komme længere på grund af reolerne. Han kunne derfor ikke komme den vej, han ville, da J■■■■ bakkede samme vej. Han og J■■■■ havde ikke øjenkontakt. J■■■■ koncentrerede sig om pallen. Hans kollega, T■■■■, råbte stop til dem begge. Han nåede ikke at reagere på noget. J■■■■ havde øjnene fremad mod pallen. Det var omkring tre-fire meter, som de bakkede, og hvor J■■■■ fulgte efter ham.

Han havde fat i pallen fra den smalle side. Han sænkede gaflerne, da han placerede pallen på jorden. Han bakkede tilbage og hævede gaflerne igen. Når man kører med trucken, skal gaflerne være et stykke over jorden.

Der var en halv meter mellem hans gafler og J■■■■, da han standsede. Der var til at starte med en god afstand mellem dem, måske et par meter. Han følte det

som preskørsel. Han følte ikke, at han kunne komme hurtigt nok væk. Han følte, at han kørte lige så langsomt, og at han også bremsede stille og roligt. Der er motorbremse på trucken, så det var ikke en hård opbremsning. Han havde i hele manøvren gaflerne i kørehøjde. Når man forlader trucken, skal man sænke gaflerne ned til jorden. Det er kun, når man forlader trucken, at de skal sænkes.

Han og T■■■■ gik over til J■■■ efter ulykken. De fik ham over på nogle tomme paller. T■■■■ kørte ham på skadestuen. Han ser det sådan, at det var et blødt tryk fra gaflerne, som J■■■ fik. Han følte ikke, at nogen af dem kørte hurtigt. J■■■ blev stående på stablerens ståplade, da han blev ramt.

T■■■■ var på vej over for at hente noget vand, da ulykken skete. Han stod på hjørnet og ventede.

Foreholdt afhøringsrapport til politiet har han forklaret, at han i dag ikke kan huske, hvad han præcis sagde til politiet under afhøringen. Han mener, at han, da han tog truckcertifikat, lærte, at højden af gaflerne ved kørsel uden gods skulle være omkring 12-15 cm. Der er nok nogen, som har taget truckcertifikat senere end ham, som har lært, at gaflerne skulle være længere oppe. Der har også været lidt uenighed om kørehøjden på arbejdet. Han har hørt, at det er nemmere at reparere et skinneben end en fod. Han kan ikke huske, hvor højt han havde gaflerne, da ulykken skete, men han synes, at det var en rimelig højde. Der er ikke indstilling på trucken, hvor man kan indstille gaflerne i et bestemt antal centimeter, men det foregår derimod manuelt. Han kan ikke huske, hvad han har lært om afstand til andre kørende. Man vil normalt nok køre med et par meters afstand.

T■■■■ har som vidne forklaret, at han har været ansat som klejnsmed i M■■■■ siden 2018. Han kører truck flere gange om ugen som led i sit arbejde. Han har truckcertifikat, hvilket han fik en del år, inden han startede i M■■■■.

Da ulykken skete, var han på vej til vandautomaten for at hente vand. Han så ikke det forudgående forløb, men han kan huske, at han så, at J■■■ blev ramt af gaflerne på trucken. Han så, at der blev bakket med stableren. Han råbte stop, hvilket var rettet mod både J■■■ og Jo■■■. Jo■■■ havde ikke mulighed for at bakke længere tilbage på grund af nogle reoler. Jo■■■ bragte derfor trucken til standsning. Han lagde ikke mærke til, hvordan der blev standset. Han kunne se, at det ville ende galt. J■■■ kiggede fremad, da ulykken skete. J■■■ nåede ikke at standse stableren, da han råbte stop. Han stoppede først, da han ramte trucken. Han tror ikke, at der var noget på stableren. Trucken var tom. Der var ikke lang afstand mellem dem, og kollisionen skete rimelig hurtigt efter, at de var begyndt at bakke. Han tror, at trucken ikke havde kørt mere end par meter. Stableren kom ind fra siden, og det er derfor, at J■■■ blev ramt på siden af be-

net og ikke bagfra. Det hele gik meget stærkt, og det er svært at sige nærmere, hvad der skete, men J■■■■ har nok ikke orienteret sig.

Han ville nok selv have valgt at have gaflerne i samme højde, som Jo■■■■ havde. De var ikke højt oppe og heller ikke ved jorden. Han tror, at højden på gaflerne på ulykkestidspunktet har været højst 20-25 cm. Han har lært, at man kører med gaflerne i en højde på ca. 20-25 cm. Når man bringer trucken til standsning, sænker man gaflerne helt ned til jorden.

Man får som medarbejder i M■■■■ ikke direkte reglerne for kørsel af truck at vide. Virksomheden forventer, at man kender reglerne for at køre truck, når man har et truckkørekort, på samme måde som man kender reglerne for at køre bil, når man har kørekort hertil. Der har indimellem været nogle medarbejdere, der ikke har kørt efter reglerne. Det er blevet påtalt, når det er sket. Kort tid efter denne episode, var der f.eks. en, der bakkede uden at se sig for. Når det sker, vil det blive påtalt af dem, der ser det. Man behøves ikke at være et tophoved i virksomheden for at påtale det. De kunne også tale om det på et tavlemøde. Han har under sin ansættelse ikke oplevet lignende episoder, hvor en truck og stabler er kørt sammen.

Der er garanteret afstandsregler for kørsel, men det kan han ikke huske. Det var ikke noget, som de talte om på virksomheden. Han mener, at de kørte efter sund fornuft. Indimellem er der nogen, der kører tæt på hinanden, ligesom man også kan køre tæt på en reol eller en væg.

Efter ulykken har de talt om højde på gaflerne. De har talt om, hvorvidt de har kørt efter reglerne. Der blev efter ulykken lavet retningslinjer, hvor der blev præciseret forhold ved truckkørsel og opmærksomhed. Der har nok også været noget med højde på gaflerne, som er blevet præciseret. Der var en seddel, som blev hængt op, men den er taget ned igen. Han kan også i dag køre med gaflerne i en højde på omkring 20-25 cm. Som regel har han dog gaflerne lige over jorden.

Han har taget et foto af en stabler i forbindelse med denne sag i 2023. Det var ikke den samme stabler, som J■■■■ stod på, da ulykken skete. J■■■■ ringede og fortalte, at hans forsikringsselskab ikke ville anerkende skaden. Han bad ham i den forbindelse om at tage et billede, hvor man kunne se, hvilken højde man stod i på stableren. Man skal nok trække 8 centimeter fra højden på det billede, som han har taget, da ståpladen på den gamle stabler var længere nede mod jorden. J■■■■ har derfor stået et par centimeter over jorden på den plade, som han stod på. Det er fotoet i sagens bilag 7, side 2, som han har taget.

H■■■■ har som vidne forklaret, at hun skiftede arbejde den 1. maj 2026 og derfor ikke længere er ansat i M■■■■. Hun havde forinden væ-

ret ansat i 23 år. Det har primært været løn, bogholderi og HR, som hun har været beskæftiget med i M[REDACTED].

Ved en arbejdsulykke er det sædvanlig procedure, at det er den ansatte og lederen, som sammen udarbejder den beskrivelse af ulykken, som er i anmeldelsen af arbejdsskaden. Anmeldelser af arbejdsskader kom forbi hende, inden de blev sendt videre til arbejdsskademyndighederne. Det var for at tjekke, at der var udfyldt korrekt ansættelsesdato m.v. Hun vil tro, at det er fabrikschef L[REDACTED] [REDACTED], som har udarbejdet beskrivelsen af ulykken, som er i anmeldelsen i denne sag. Indimellem kom der ekstra spørgsmål fra arbejdsskademyndighederne, som skulle besvares. Det skete også i denne sag. Det er hende, som har skrevet under på og udfyldt spørgeskemaet fra AES i denne sag.

Hun husker et teamsmøde eller telefonmøde mellem L[REDACTED] J[REDACTED] og hende. Hun er sikker på, at det var før ulykken. Så vidt hun husker, var J[REDACTED] og hans hustru glade for at rejse, og J[REDACTED] ville derfor gerne på efterløn på et tidspunkt. Der var ikke fastlagt en dato for efterløn, men der var tanker om, at efterløn var en mulighed. Hun har også haft samtaler med andre medarbejdere om efterløn. De har i virksomheden desuden en seniorordning for medarbejdere over 60 år, hvor vilkårene altid aftales individuelt. Der har ikke været drøftelser med J[REDACTED] om en seniorordning. Hun har kun talt om efterløn med ham.

Hun kan huske, at der blev lavet en plan, da J[REDACTED] skulle genopstarte efter ulykken. M[REDACTED] er som virksomhed meget påpasselige og ordentlige over for medarbejdere, som skal vende tilbage efter en sygeperiode. I denne situation blev det aftalt, at de nedskrev den tid, som J[REDACTED] skulle være mødt på arbejde, med afspadsering mv., i stedet for at han mødte på arbejde få timer om ugen. Hvis han ikke skulle efterløn, skulle han være mødt på arbejde. Hvis man vil fortsætte med at arbejde efter en sygemelding, skal man også møde på arbejde normalt. Hun havde et møde med J[REDACTED] og L[REDACTED], hvor de talte om, hvordan de kunne gøre i stedet for en normal genoptrappingsplan. Hun sendte planen til J[REDACTED] enten samme dag som mødet eller dagen efter. Som hun husker det, var det ikke på grund af skaden, at J[REDACTED] gik på efterløn. Hun vil kunne huske, hvis de havde talt om det.

Parternes synspunkter

J[REDACTED] har i sit påstandsdokument anført:

" ...

Anbringender

På baggrund af det anførte gøres det gældende, at sagsøgte er erstatningsansvarlig for den skade, der er overgået sagsøger.

Til støtte herfor gøres det gældende:

- at arbejdet ikke var tilrettelagt og ikke blev udført sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, jf. normen i arbejdsmiljølovens § 38,
- at arbejdsstedet ikke var indrettet sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, jf. normen i arbejdsmiljølovens § 42,
- at de tekniske hjælpemidler ikke var indrettet og ikke blev anvendt sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, jf. normen i arbejdsmiljølovens § 45,
- at der ikke blev givet instruktion om de sikkerhedsmæssige risici, samt at der ikke blev gennemført et effektivt tilsyn, jf. normerne i arbejdsmiljølovens §§ 16 og 17.

Ansvarer beror navnlig på, at sagsøgers kollega betjente trucken på en uforsvarlig måde, idet truckens gafler ikke var sænket og idet truckføreren pludselig standsede uden at advare sagsøger.

I forhold til Arbejdstilsynets besøg hos sagsøgte den 2. marts 2020 gøres det gældende, at gaffelstableren blev undersøgt og at der ikke kunne konstateres fejl eller mangler ved stableren, men at Arbejdstilsynet ved besøget ikke talte med skadelidte/sagsøger.

Efter besøget gav Arbejdstilsynet sagsøgte et strakspåbud om at sørge for, at arbejde i form af kørsel med gaffelstabler i overfladebehandling udføres, således det er sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Arbejdstilsynet bygger denne del af strakspåbuddet alene på sagsøgte oplysninger.

I begrundelsen for påbuddet anfører Arbejdstilsynet 2 forhold, dels at skadelidte ikke orienterede sig i gaffelstablerens kørselsretning og dels at pallegaflerne på den holdende gaffeltruck ikke var sænket til laveste niveau.

I det omfang skaden beror på individuelle medarbejderes fejl og/eller forsømmelser, gøres endvidere gældende, at sagsøgte også har pådraget sig hæftelsesansvar for disses skadevoldende handlinger, jf. DL 3-19-2.

Det gøres gældende, at sagsøger har dokumenteret årsagssammenhæng mellem sagsøgers ulykke og sygeperiode og skade.

Retslægerådet bekræfter i svar på spørgsmål 1, at sagsøger havde været udsat for en påkørsel af en truck mod højre underben. Det fremgår også, at der ved en røntgenundersøgelse påvistes en knusningsskade af lægbenet.

Retslægerådet anfører i svar på spørgsmål 4, at:

Det er Retslægerådets vurdering, at sagsøgers symptomer fra højre underben med en sandsynlighed på mere end 50 % er en følge af ulykkestilfældet.

Endeligt gøres det gældende, at Arbejdsmarkedets Erhvervssikring har anerkendt ulykken som en arbejdsskade, jf. bilag 8.
..."

M [REDACTED] har i sit påstandsdokument anført:

" ...

3. Anbringender

Det bestrides overordnet, at uheldet kan henføres til fejl eller forsømmelser begået af sagsøgte, eller af nogen for hvem sagsøgte hæfter.

3.1 Ansvarsgrundlag

Det er sagsøger, der har bevisbyrden for, at arbejdet på tidspunktet for uheldet den 6. februar 2020 ikke var forsvarligt tilrettelagt, at der ikke var givet tilstrækkelige instrukser, og at der ikke blev ført tilstrækkeligt tilsyn - og at uheldet skete som følge af sådanne forhold. Denne bevisbyrde er ikke løftet.

Det bestrides, at hændelsen kan henføres til forhold, som kan tilregnes sagsøgte som ansvarspådragende.

Det fremgår af akterne fra Arbejdstilsynet (bilag 10), at gaffelstableren var uden fejl og mangler, og at der var udført hovedeftersyn på denne ca. 3 måneder inden uheldet. Af akterne fremgår desuden, at også gaffeltrucken var i god stand, vedligeholdet og godkendt.

Det kan på den baggrund lægges til grund, at normen i henhold til arbejdsmiljølovens § 45 er overholdt, eftersom de tekniske hjælpemidler var indrettet sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det fremgår af akterne fra politiet (bilag 11), at både sagsøger og Jo [REDACTED] havde truckcertifikat. Det fremgår af samme bilag, at begge på skadetidspunktet var bekendte med, at truckens gafler skulle sænkes til laveste niveau ved *standsning*. Det var der dog ikke tid til, idet sagsøger fulgte så tæt med trucken, at Jo [REDACTED] ikke kunne nå at sænke gaflerne ved standsningen, før sammenstødet skete.

Uheldet kunne efter sagsøgtes opfattelse være undgået, hvis sagsøger havde holdt en for- svarlig afstand til gaffeltrucken og orienteret sig bagud i fornødent omfang under bakkemanøvren.

Det bemærkedes i den forbindelse, at Arbejdstilsynets strakspåbud angår sikkerheden for- bundet med kørsel af *gaffelstableren*, hvilket indikerer, at det er sagsøger selv, som ikke har kørt sikkerhedsmæssigt for- svarligt.

Det bemærkes i forbindelse med ovenstående, at Arbejdstilsynet i sit påbud lagde vægt på, at sagsøger ikke orienterede sig i kørselsretnin- gen af gaffelstableren, hvorfor uheldet ind- trådte. Sagsøger har selv be- kræftet den manglende orientering bagud (bilag 6).

En sådan utilstrækkelig orientering kan ikke bebrejdes sagsøgte. Der er tale om en helt sædvanlig og rutinepræget arbejdsopgave, som sagsø- ger qua sin betragtelige erfaring (34 år hos sagsøger, herunder arbejde med gaffelstabler 50-75% af arbejdstiden), herunder funktion som sik- kerhedsrepræsentant, burde være i stand til at udføre uden særskilt in- struktion og tilsyn.

Fabrikschefen, L [REDACTED] (daglig leder af M [REDACTED] [REDACTED]) fører dagligt tilsyn, ligesom alle medarbejdere samarbejder om at sikre, at arbejdet udføres sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Dette un- derstøttes af sagsøgers forklaring til politiet (bilag 11), hvor det anføres, at:

"[...] arbejdsopgaven var en del af den daglige rutine, og at alle holder øje med hinanden. Afhørte forklarede, at han som tidligere nævnt selv er sik- kerheds- mand, hvorfor han holder øje med alle på arbejdspladsen." [mine understregninger]

Det bestrides, at arbejdsstedet ikke skulle være indrettet sikkerheds- mæssigt forsvarligt i henhold til normen i arbejdsmiljølovens § 42. Sagsøger har ikke anført holdepunkter til støtte for et sådant anbrin- gende.

Det gøres dertil gældende, at uheldet ikke kan henføres til ansvarspådragende fejl eller forsømmelser begået af sagsøgtes ansatte, Jo [REDACTED], som førte gaffeltrucken. Det gøres gældende, at Jo [REDACTED] foretog en forsvarlig bakkemanøvre uden pludselig opbremsning, og at der hverken er begået fejl i forbindelse med dennes kørsel eller standsning.

Det bemærkes, at vejledningen fra BFA Industri vedrørende anvendelsen af gaffeltruck kun omhandler gaffelstillingen ved kørsel med gods, eller når trucken står stille og forlades. Der er ingen oplysninger om kørselshøjde eller gaffelindstilling (f.eks. tilbagevipning af tårnet) ved kørsel uden gods. Følgende punkter fra vejledningen, som vil blive medtaget i sagsøgtes materialesamling til brug for hovedforhandlingen, skal fremhæves:

"Truckføreren skal:

Køre agtpågivent med afpasset hastighed i forhold til omgivelserne. Indendørs max 10 km/t.

Have overblik over de gående i området

Være opmærksom på de andre trucks.

[...]

[...]

Være særligt opmærksom når man:

Bakker." [Mine understregninger]

Det bemærkes ligeledes, at branchevejledningen for kørsel med truck, som ligeledes vil indgå i sagsøgtes materialesamling, heller ikke indeholder vejledning om gaflernes indstilling ved kørsel uden gods. Sagsøgte ønsker dog at fremhæve, at følgende fremgår af vejledningen:

"Sørg for klar og tydelig kommunikation mellem fører og hjælpere. Hav altid øjenkontakt. Hold øje med andre arbejdende." [Mine understregninger]

og

"Vær ekstra opmærksom, når du starter og bakker." [Mine understregninger]

Efter sagsøgtes opfattelse er sagsøgers overtrædelse af disse generelle sikkerhedsforskrifter – ved at køre med for høj hastighed, hvilket forhindrede Jo [REDACTED] i at sænke gaflerne i tide, og ved ikke at orientere sig

tilstrækkeligt bagud eller holde øjenkontakt under baglæns kørsel – den primære årsag til uheldets indtræden.

For det tilfælde, at retten trods ovenstående måtte vurdere, at sagsøgte eller dennes ansatte er erstatningsansvarlig for den indtrådte personskade, gøres det gældende, at dette ansvar bør bortfalde eller reduceres væsentligt som følge af egen skyld hos sagsøger.

3.2 Årsagssammenhæng

Det bestrides, at der er årsagssammenhæng mellem det af sagsøgte fremsatte krav og uheldet.

Det bestrides som udokumenteret, at sagsøgers tidligere pension er et resultat af tilskadekomsten den 6. februar 2020, hvor sagsøger pådrog sig en mindre fraktur, som blev behandlet konservativt med tilfredsstillende resultat og uden at efterlade sagsøger med et varigt mén på 5% eller mere.

Det gøres gældende, at sagsøgers tidligere pension tvangsfrit kan forklares ud fra sagsøgers øvrige talrige helbredsmæssige gener som følge af et helt arbejdsliv med fysisk arbejde, herunder bl.a. slidgigt i fingre, degenerative forandringer med discusprotrusioner, anulusrupturer og facetledsartrose samt prolaps i lænderyggen, nakkespændinger, tennisalbue, kronisk lungesygdom.

Det er sagsøger, der bærer bevisbyrden for, at overgangen til efterløn kan henføres til følger efter uheldet. Denne bevisbyrde er ikke løftet.

3.3 Tabsopgørelsen

Det bestrides, at sagsøger har krav på tabt arbejdsfortjeneste.

Sagsøger har modtaget fuld løn inkl. fritvalg, pension og feriepenge frem til tidspunktet for overgang til efterløn og har derfor ikke et dokumenteret løntab i perioden fra uheldet til fratrædelse.

Sagsøger har ikke dokumenteret, at overgang til efterløn skyldes følger efter uheldet, og sagsøger har derfor ikke krav på erstatning for tabt arbejdsfortjeneste fra 1. september 2020, hvor han overgik til førtidspension.

Der er ingen beregningstekniske indsigelser til opgørelsen af svie- og smertegodtgørelse, men det bestrides, at sagsøger har krav på godtgø-

relse, idet han ikke har dokumenteret, at han har været "syg" i erstatningsansvarslovens forstand efter afslutningen fra ortopædkirurgisk afdeling den 20. marts 2020, subsidiært fra den 3. august 2020, hvor han genoptog arbejdet på fuld tid.

For det tilfælde at retten måtte finde, at sagsøger har krav på erstatning for tabt arbejdsfortjeneste, skal sagsøgte fremsætte følgende beregnings-tekniske indsigelser:

Til brug for sagsøgers beregning af tabt arbejdsfortjeneste, har sagsøger fastsat den forventede indkomst på baggrund af indtjeningen i perioden 1. februar 2019 - 31. januar 2020.

Sagsøger har opgjort indtægten i denne periode til i alt kr. 607.343,82, hvilket svarer til en dagløn på kr. 2.735,78. Beløbet fremkommer som ferieberettiget indkomst i perioden på kr. 464.105,81 med tillæg af feriepenge (12,5%, fritvalgskonto (8%), arbejdsgivers pensions- tillæg (8%) samt ATP-bidrag.

Efter sagsøgte beregning ud fra lønsedlerne i bilag 2, kan indkomsten i den pågældende periode alene opgøres til i alt kr. 463.021,60, svarende til en dagløn på kr. 2.085,68, når der fordeles på 222 dage arbejdsdage. Beløbet fremkommer som ferieberettiget indkomst i perioden på kr. 363.633,17 med tillæg af feriepenge (12,5%, fritvalgskonto (4% og 5,5% fra 1. september 2019), arbejdsgivers pensionstillæg (8%) samt ATP-bidrag.

Der er således primært uenighed omkring størrelsen af sagsøgers ferieberettigede indkomst i den relevante periode, ligesom det bestrides, at sagsøger har opsparet 8% på fritvalgskontoen.

Det er derfor sagsøgte opfattelse, at den forventede dagløn til brug for beregningen af tabt arbejdsfortjeneste rettelig bør fastsætte til kr. 2.085,68.

..."

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

Rettens begrundelse og resultat

Det kan efter sagens oplysninger lægges til grund, at J [REDACTED] var udsat for en ulykke under udførelse af sit arbejde for M [REDACTED] da han på en stabler drejede eller bakkede. I den forbindelse ramte han på sit højre underben gafflerne på en truck, som blev ført af Jo [REDACTED], idet Jo [REDACTED] bremsede med trucken, da han på grund af reoler på stedet ikke kunne bakke længere.

Kørsel med såvel truck som stabler må anses for en sædvanlig og rutinepræget arbejdsopgave for de involverede medarbejdere, en opgave som de begge har udført i en årrække. Retten lægger til grund, at medarbejderne har været bekendt med reglerne for kørsel med truck og stabler, og at arbejdsopgaven, som blev udført på skadestidspunktet, ikke har krævet nærmere instruktion. Efter bevisførelsen lægges det videre til grund, at der er udført jævnlige tilsyn med arbejdets udførelse. Det er under sagen ikke påvist, at arbejdsstedet ikke har været indrettet sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, eller at tekniske hjælpemidler ikke var indrettet fuldt forsvarligt. Retten finder herefter, at det ikke er bevist, at M [REDACTED] har tilsidesat sin forpligtelse til at tilrettelægge og udføre arbejdet sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt.

Arbejdstilsynet har efter ulykken udstedt et strakspåbud til M [REDACTED] om at sørge for, at arbejde i form af kørsel med stabler udføres, så det er sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Arbejdstilsynet har i sin begrundelse lagt vægt på, at skadelidte ikke havde orienteret sig i stablerens kørselsretning, og at gafflerne på den holdende truck ikke var sænket til laveste niveau. Retten finder, at Jo [REDACTED] ikke har handlet ansvarspådragende ved ikke at sænke gafflerne på trucken, da han bremsede. Retten har lagt vægt på det hurtige hændelsesforløb for skadens indtræden, og at gafflerne efter det anførte i Arbejdstilsynets vejledning om gaffeltrucks, som var gældende på skadestidspunktet, skal sænkes til gulv, når trucken forlades. Efter Jo [REDACTED] og T [REDACTED] forklaringer lægger retten endvidere til grund, at gafflerne på trucken i øvrigt har befundet sig i normal kørehøjde for kørsel uden gods. Under disse omstændigheder er det ikke godtgjort, at Jo [REDACTED] har handlet ansvarspådragende, og M [REDACTED] er dermed ikke ansvarlig i medfør af DL 3-19-2.

M [REDACTED] frifindes herefter for den nedlagte påstand.

Efter sagens udfald skal Fagligt Fælles Forbund som mandatar for J [REDACTED] betale sagsomkostninger til M [REDACTED]. Omkostningerne fastsættes sagens værdi, forløb og udfald til 81.925,02 kr., hvoraf 80.000 kr. vedrører sagsøgt udgift til advokat, og 1.925,02 kr. dækker udgifter til vidneførsel. M [REDACTED] er momsregistreret.

THI KENDES FOR RET:

M [REDACTED] frifindes.

Fagligt Fælles Forbund som mandatar for J [REDACTED] skal inden 14 dage til M [REDACTED] betale sagsomkostninger med 81.925,02 kr.

Sagsomkostningerne bliver forrentet med procesrente efter rentelovens § 8 a.