

**UDSKRIFT**  
**AF**  
**ØSTRE LANDSRETS DOMBOG**

---

**D O M**

Afsagt den 5. september 2019 af Østre Landsrets 21. afdeling  
(landsdommerne Henrik Gam, Karen Hald og Tine Egelund Thomsen).

21. afd. nr. S- -19:

Anklagemyndigheden

mod

T A/S

(cvr. nr. )

(advokat Jacob Forman)

Næstved Rets dom af 9. januar 2019 (5792/2018) er anket af anklagemyndigheden med påstand om domfældelse i overensstemmelse med den i byretten rejste tiltale og en bøde på 60.000 kr.

T A/S har påstået stadfæstelse. Hvis der domfældes, er der dog ikke protest mod bødens størrelse.

**Supplerende oplysninger**

Af brugsanvisningen til den omhandlede tiptrailer fremgår blandt andet:

”...

- Underlaget bør være så lige som muligt, dvs. at hældningen (sideværs) som akslerne står på, ikke bør være mere end et par grader.
- Hældningen i længderetningen bør ligeledes kun være et par grader.

...

- Tipningen sættes i gang, og det skal iagttages at bagklappen åbner og tipmediet begynder at skride. Er der risiko for at mediet i større mængde bliver ”hængen-

de” i ladkassen skal tipningen stoppes og mediet lempes ud på anden vis. Først når der er sikkerhed for at der ikke ”hænger” større mængder i forenden af ladkassen, må der køres forsigtigt fri af det aflæssede, så hele læsset kan komme af ladet. ...”

T A/S har fremlagt uddrag af sin personalehåndbog, hvor det under afsnittet ”Manual for Tiptrailer” hedder blandt andet:

”Ved aflæsning/tip:

- tag **INGEN CHANCER**.
- undgå telefonsnak umiddelbart før og især under tipningen. Her skal du virkelig være skarp og koncentreret.
- placere helst vogntoget i lige ud position.
- underlaget skal helst være så plan og fast som muligt.
- **HUSK:** En lille skævhed ved start på en tipning, bliver større jo højere ladet hæves.
- Kontroller straks i begge spejle, når du begynder at hæve ladet, at ladet ikke hælder meget til den ene eller den anden side. Det er i denne fase, at den professionelle beslutning skal tages (inden for 1-2 m. hævnning af ladet). Hælder det her til den ene eller den anden side, afbrydes tipningen. Du må i samarbejde med kunden finde en bedre løsning. **HUSK** du er ansvarlig for materiellet og det som befinder sig omkring dig (mennesker og bygninger mv.).
- kun du bestemmer i sidste ende om tipningen kan ske forsvarligt.
- Når du holder lige og har besluttet af tippe. Start roligt og tip så helt i top før du køre frem.
- husk når du køre langsomt frem med ladet helt oppe, vrider og gynger det meget.
- tjek at ladet er helt tomt.
- ved aflæsning skal du sikre dig at ladet kan komme helt op. Der kan evt. være træer, grene eller andet som genere aflæsningen.
- Tip **ALDRIG** op under højspændingsledninger. Det er forbundet med livsfare og strengt forbudt.
- Når du har tippet og ladet er tomt, så sænk ladet hurtigst muligt, inden du kører frem. ...

...

Aflæsning på tip eller i terræn

- her skal du være særlig opmærksom på blødt underlag. Det skal helst være ens i begge sider. **PAS PÅ** med at bakke for tæt på kanten af tippen. Her kan være blødt og ustabil.
- pas ekstra på, hvis du skal tippe af op/ned ad bakke. Her skal holdes vinkelret på stigningen for ellers vil der være risiko for at vælte, når du får ladet op i luften.
- mens ladet sænkes kontrolleres kofanger for materialer der vil falde af under kørsel. Vi undgår ærgerlige skader på bagved kørende. Det koster os meget bøv, penge og besvær!

...

Tipkørsel – Vinter (sne og frost)

- **DET ER FORBUDT AT OVERNATTE MED LÆS**.
- tipkørsel med tiptrailer om vinteren stiller særlige krav til dig som chauffør.
- sørg **ALTID** for at rydde ladet for sne og is inden 1. læs

- ved temp. ml. 0 og minus 5 grader, kan du for det meste nøjes med at salte ladet.
- når du har tippet, skal du sørge for at ladet er tomt og kofangeren er ren.
- ved temp. minus 5 og lavere. Her kan du forsat salte – MEN husk at salt mister sin virkning ved minus 7 grader og lavere.
- ved minus 7 grader eller lavere skal ladet sprøjtes i bund og sider med frostvæske. Det er nødvendigt for at læsset slipper. Hvis der alligevel hænger noget på bund eller sider, må du op med skovlen og skrabe løs. Der kommer kun mere, hvis dette ikke gøres. Gentag evt. behandling med frostvæske igen.
- ved hård frost skal du være opmærksom på at holde helt lige med trækker og trailer, da læsset kan slippe af 1. gang, hvor ved vogntoget bliver ”skudt” frem.
- få altid frostklodser slået i stykker og lagt nederst i læsset. Disse klodser kan nemt ødelægge bagsmækken. ...”

### **Forklaringer**

Der er i landsretten afgivet supplerende forklaring af tiltalte ved partsrepræsentant V1 og vidnerne F, Trine Sandberg-Christensen og Torben Stig Jensen.

V1 har supplerende forklaret blandt andet, at virksomhedens personalehåndbog indgår i sagen i uddrag. Det er korrekt, at virksomheden ikke på det pågældende tidspunkt var i besiddelse af en brugsvejledning til den omhandlede trailer, fordi man vurderede, at man i stedet kunne anvende tipindikatoren, der lyser grønt, når det er forsvarligt at tippe. Den kan ikke lyse grønt, når man holder skævt. Den burde lyse rødt, idet vogntoget holdt skævt. Det er korrekt, at der ikke i personalehåndbogen står, hvor meget præcist et niveau må skråne. Det er korrekt, at han har forklaret som anført til den tilsynsførende. Som hovedregel er det chaufførens ansvar, om der kan tippes.

F har supplerende forklaret blandt andet, at han holdt skråt på hældningen. Lampen på tipindikatoren – den såkaldte svigermor – kunne ikke lyse grønt, hvis han holdt skævt. Lampen lyste grønt. Han ved ikke, hvor meget underlaget skrånede. Han har kørt lastbil i mange år. Han har aldrig fået nogen brugsvejledning på tiptrailer. I stedet har han tipindikatoren, og i sidste ende er det chaufførens eget ansvar at vurdere, om der kan tippes. Han kom til skade, da vogntoget væltede. Foreholdt sin forklaring til politiet den 2. februar 2017 har vidnet forklaret, at han ikke husker at være afhørt eller genafhørt af politiet. Han har nok sagt til politiet, at han var chokeret over ulykken, men han har ikke sagt det anførte om, at han var bakket skråt op ad skråningen og ikke kunne nå at redde situationen, da han først var begyndt at aflæse sine materialer.

Trine Sandberg-Christensen har supplerende forklaret blandt andet, at den app, der blev brugt til at måle hældningen, rettelig var på kollegaens telefon. Hun har før oplevet, at en hældning blev målt ved hjælp af en app. De kan vælge at foretage kontrolmåling af en måling foretaget med en app, men det er ikke det normale. Hun vurderede selv på øjemål det pågældende sted til at hælde otte til ti grader. Hun har tidligere været ude ved arbejdsulykker. De forsøger i den sammenhæng altid at danne sig et overblik over, hvad der er sket. Det kan hænde, at de enten selv kontakter arbejdsgiver, eller at arbejdsgiveren kontakter dem, hvis arbejdsgiver ikke selv er til stede. Arbejdsgiver kontaktes med henblik på eventuelt at udstede påbud, ikke med henblik på en straffesag. Hun har intet at gøre med eventuel straf.

Torben Stig Jensen har supplerende forklaret blandt andet, at han målte grundens hældning fra vogntogets underside, mens det var væltet, ved at lægge mobiltelefonen med den aktiverede app på den nederste vange. Også uden brug af appen var han ikke i tvivl om, at terrænet skrånede. Han har i andre tilfælde med et vaterpas kontrolleret, at appen giver en valid måling.

### **Landsrettens begrundelse og resultat**

Det er under sagen ubestridt, at vogntoget væltede, da F var i færd med at tippe et læs grus af, og at F ved ulykken kom på hospitalet med skrammer.

Efter bevisførelsen, herunder navnlig Torben Stig Jensens forklaring, må det lægges til grund, at det omhandlede sted, hvor vogntoget væltede, skrånede opad, og at Arbejdstilsynet på stedet målte hældningen til otte til ti grader ved brug af en app på en mobiltelefon. Landsretten finder det på denne baggrund ubetænkeligt at lægge til grund, at hældningen på det omhandlede sted væsentligt oversteg den maksimale hældning på et par grader, der følger af producentens brugsanvisning til den pågældende trailer.

Det er ubestridt, at virksomheden ikke var i besiddelse af den omhandlede brugsanvisning til traileren, og at Arbejdstilsynet selv måtte fremskaffe den. Oplysningen fra brugsanvisningen om en maksimal grænse for underlagets hældning ved tipning er heller ikke gengivet i den personalehåndbog, som den tiltalte virksomhed har fremlagt under sagen.

På denne baggrund finder landsretten, at den omhandlede opgave ikke var planlagt eller tilrettelagt sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, ligesom traileren ikke blev anvendt fuldt

forsvarligt. Det kan ikke ændre ved denne vurdering, at det under sagen ikke er nærmere oplyst, hvorfor vogntoget væltede, at F var en erfaren chauffør, eller at der var monteret både en tipindikator og et bakkamera på vogntoget.

Den tiltalte virksomhed findes derfor skyldig i overensstemmelse med den rejste tiltale.

Straffen fastsættes i medfør af arbejdsmiljølovens § 82, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 4, nr. 1, jf. stk. 6, jf. § 38, stk. 1, og § 45, stk. 1, samt bekendtgørelse nr. 1109 af 15. december 1992 § 23, stk. 1, nr. 1, jf. § 4 og § 9, stk. 1, til en bøde på 60.000 kr.

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

Byrettens dom i sagen mod T A/S ændres, således at T A/S straffes med en bøde på 60.000 kr.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger for landsretten.

(Sign.)

— — —  
**Udskriftens rigtighed bekræftes. Østre Landsret, den 09-09-2019**

**Anna Sønderskov Jakobsen**  
**retsassistent**



Udskrift af dombogen

**D O M**

afsagt den 9. januar 2019

Rettens nr. /2018

Politiets nr.

Anklagemyndigheden

mod

T A/S

cvr-nummer

Anklageskrift er modtaget den 30. august 2018.

T A/S er tiltalt for

**Overtrædelse af arbejdsmiljølovens § 82, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 4, nr. 1, jf. stk. 6, jf. § 86, jf. § 38, stk. 1, og § 45, stk. 1, og § 23, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 3, jf. § 4, og § 9, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1109 af 15. december 1992 med senere ændringer om anvendelse af tekniske hjælpemidler,**

ved den 2. februar 2017 på byggepladsen beliggende Sted1

, at have været ansvarlig for, at den ansatte F

udførte arbejde med aflæsning af grus ved brug af et teknisk hjælpemiddel, en trækker af mærket Volvo FH med tilkoblet 4 akslet Kel-Berg tiptrailer, registreringsnummer , uden at arbejdet var planlagt eller tilrettelagt sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, ligesom det tekniske hjælpemiddel ej heller blev anvendt sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, idet aflæsningen blev foretaget på terræn, som skrånede 8-10 grader, hvilket - da en større mængde grus ikke gled af ladet, som var hævet ca. 6 meter - medførte, at trailerens tyngdepunkt blev forskudt, således at trækker og tiptrailer væltede, med personskaade til følge.

**Påstande**

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bødestraf.

Tiltalte har nægtet sig skyldig.

**Sagens oplysninger**

Der er afgivet forklaring af tiltalte ved partsrepræsentant VI og af vidnerne F , Trine Sandberg-Christensen og Torben Stig Jensen (arbejdstilsynet).

Forklaringerne er gengivet til retsbogen således:

" T A/S ved VI forklarede, at selskabet er hjemmehørende i By1 . Der var 350 ansatte pr. første kvartal i 2017. Han blev orienteret samme dag om ulykken i Sted1 l. Han husker ikke, hvem der orienterede ham, men det var en ansat i firmaet. Det var ikke af arbejdstilsynet.

F var ansat som chauffør. Han skulle læsse grus af. Det havde F gjort tidligere. F var informeret om arbejdsgangene ved tipning med trailer. Arbejdsgangene fremgår af personalehåndbogen, ligesom F har haft en mentor. Det fremgår ikke af håndbogen, hvor meget grunden må skråne, når der tippes med traileren. Det er udgangspunktet, at der alene må tippes, hvis underlaget er jævnt. Man skal ringe til kontoret, hvis underlaget skrånere. F ringede ikke til kontoret den dag. Det er forskelligt, hvor mange gange der ringes om måneden. Det kan variere fra to til ingen opringninger. I den konkrete situation ville han have henvist

F til at tippe et andet sted. Der er kamera i bilen, der viser, om indholdet af ladet flytter sig ved tipning. Hvis indholdet ikke glider af ladet, skal ladet sænkes igen, og der skal findes et nyt sted at tippe. Personalehåndbogen ligger i bilen. F har også fået udleveret en håndbog, og han har skrevet under på, at han har læst håndbogen. Firmaet har en art tilsynsførende, der kører rundt på pladserne og taler med de forskellige chauffører. Mentorerne er ældre chauffører. Når en ny chauffør ansættes, kører chaufføren først sammen med en mentor og ser, hvordan han betjener bilen. Derefter overgår chaufføren til at køre bilen selv under opsyn. Når chaufføren har demonstreret, at han kan køre bilen, lærer han at tippe. F har været chauffør i firmaet i 12 år, og han var i stand til at køre lastbilen og at tippe alene. Firmaet har fået et påbud i anledning af uheldet. Han har ikke haft noget med påbuddet at gøre.

F var også chauffør, forud for at han blev ansat i selskabet. Der er en manual om tipning. Instruksen er lavet af de ældre chauffører. F har været med til at udarbejde instruksen. Instruksen er en del af håndbogen.

F er en så erfaren chauffør, at han ikke modtager instrukser i dagligdagen. Mentorerne har de nye chauffører med i deres egne vogne. De nye chauffører får så en bil af samme mærke som mentorchaufførens.

Kameraet på bilen bruges til at se, om indholdet glider af ladet. Der er endvidere en sensor på bilen, der viser, om bilen holder lige eller skævt. Der er gennemført en arbejdspladsvurdering. F har været mentor.

Adspurgt af anklageren forklarede han, at det ikke fremgår af instruksen, at der skal ringes til kontoret, hvis grundlaget ikke er lige. Det er en del af oplæringen. Det er chaufføren, der vurderer, om grundlaget er egnet til, at der kan tippes. Der kan ikke laves instruks for de forskellige pladser, da de ikke kender de enkelte pladser. Det er korrekt, at der ikke står i instruksen, at ladet skal sænkes, hvis gruset ikke glider af.

...

Trine Sandberg-Christensen forklarede, at hun er ansat i arbejdstilsynet gennem 11 år som tilsynsførende. Hun fører tilsyn med virksomheder og undersøger arbejdsulykker i blandt andet i Bygge- og anlægsbranchen. Hun blev kaldt ud til Sted1 sammen med en kollega. På pladsen lå der en væltet lastbil med trailer. Lastbilen havde holdt på et terræn, der hældede til begge sider. Hældningen på stedet var på mere end 8 grader. Chaufføren var ikke til stede. Han var kørt på hospitalet. Hun kontaktede virksomheden som led i den almindelige rutine i forbindelse med arbejdsulykker. Hun spurgte blandt andet ind til proceduren i forbindelse med den givne arbejdsopgave. Hun fik oplyst af V1, at tipning normalt skal foregå på jævnt grundlag, og at bilen skal holde lige. Der kan tippes, selvom om underlaget skrånner, men han kunne ikke give nogen nærmere anvisninger på, hvor meget terrænet må skråne, førend der ikke må tippes. Der skulle ringes hjem, hvis grundlaget ikke var egnet til tipning. Hun kunne ikke få instruks for tiptrailereren af virksomheden, men fik den tilsendt efterfølgende fra Kel-Berg. Det fremgår heraf, at der kan være afvigelser i terrænet på et par grader. Hun fik oplyst, at der ikke var instrueret i den konkrete sag, da der var tale om en erfaren chauffør, og at det var chaufføren, der vurderede, om der kunne tippes. Hun fik ikke oplysninger om, at der var en personalehåndbog, men hun fik at vide, at firmaet havde en mentorordning til oplæring af chaufførerne. Arbejdstilsynet fik tilsendt instruks efterfølgende. Hun varslede på stedet, at der ville blive udstedt et strakspåbud. Hun og hendes kollega vurderede, at chaufføren ikke havde fået tilstrækkelig instruktion, og at arbejdsopgaven ikke var udført forsvarligt. Hun har udfyldt rapport om grove overtrædelse, bilag 1,8. Hun har ikke talt med chaufføren, kun med V1.

Adspurgt af forsvareren forklarede vidnet, at hældningen blev målt med en app, som hun har på sin telefon. Hældningen er målt på sættevognen på højre øverste vange i længde retningen. Lastvognen lå fladt ned på terrænet. Der er også målt tværgående retning. Det er ikke hende, der har foretaget målingen. Målingen var en kontrolmåling. Der var andre i området, der også vurderede, at terrænet hældede med 8 til 10 grader. Hun er ikke bekendt med, at der var et kamera og en sensor på bilen.

Hun kan ikke huske, hvordan samtalen med V1 blev indledt, men hun er bekendt med, at der er klaget over, at hun har spurgt ind til støtteben på traileren. Hun har alene fået besked om, at hun skulle ud til en væltet lastbil, og hun forsøgte at få et overblik over, hvilken slags ulykke hun skulle ud til. Hun kender ikke retsikkerhedslovens § 10, stk. 3, Hun har ikke instruerede V1 om, at han ikke havde pligt til at udtale.

---

F forklarede, at han er ansat siden 2005 eller 2006 hos til-talte som chauffør. Han færdes ofte på byggepladser og læsser materialer af. Han var udsat for en arbejdsulykke den 2. februar 2017. Han fik trykket tre ribben, og fik nogle skrammer samt blå mærker. Han var sygemeldt en dag.

Han skulle læsse noget grus af i Sted1 . Han bakkede op for at tippe af. Han lå en lille smule til højre. Han kunne se i bakkameraet, at læsset løb af. Da ladet var kommet længere op, kunne han se, at indholdet gled til den ene side. Han har på bilen monteret en "svigermor". Den lyste grønt, hvilket betød, at han holdt lige. Det gik en lille smule op ad bakke. Han mener ikke, at hældningen på bakken var 8 til 10 grader, men alene nogle få grader. Det må skråne en to til fire grader. Han har ikke fået nogle anvisninger på, hvor meget det må skråne. Han ville også i visse tilfælde kunne tippe af, selvom det skråner mere end 4 grader. Det er hans ansvar, at det er forsvarligt at læsse af. Han læsset ikke af, hvis det ikke er forsvarligt. Hvis formanden insisterer på, at han skal læsse af, og han ikke finder, at det er forsvarligt, så kan han ringe til kontoret. Han har været med til at udfærdige instruksen om aflæsning. Det er en af de ansvarlige chauffører, der er mentor for en ny chauffør, inden at chaufføren får lov at køre selv. Han har ikke givet instruks videre om, at det må hælde op til fire grader. Han har sagt, at de selv skal vurdere, om det er forsvarligt. Han ved ikke om "svigermor" måler længderetning eller på tværs. Han mener, at det er en Gyro. Ladet var oppe i fire stempler, da vognen væltede. Lastvognen kan gå op i fem stempler. Han kører ikke med våd ler eller jord. Han kører kun materialer, brokker og sten. Ladet er en jernkasse. Han har aldrig været ude for, at materialet har hængt. Han har aldrig oplevet det, og han har heller aldrig hørt, at andre har været ude for det. Der havde været nattefrost, så ladet var blevet sprøjtet. Indholdet var ved at glide af, da bilen væltede ved, at underlaget forsvandt under ham.

Adspurgt af forsvareren forklarede han, at bilen sank ned i underlaget. Det var årsagen til, at han væltede med bilen. Han begyndte at køre lastbil, da han var 18 år. Han er 54 år i dag. Han har kørt entreprenørkørsel siden 1999. Han var hos X1 , der blev overtaget af tiltalte i 2005-2006. Han har kørt med den pågældende lastbil siden 2014. Han foretager mellem 8 og 10 aftipninger om dagen. Han er en erfaren chauffør. Der er et bakkamera i bilen, der hjælper ham rigtig meget, og så "svigermor". Han brugte udstyret den dag. Når "svigermor" lyser rødt, så tipper han ikke af. Så kører han lidt frem eller tilbage, indtil den lyser grønt. Han sprøjtede ladet med sprinklervæske om morgenen for at sikre, at læsset ikke sidder fast. Det var nummer to læs, som han var ude med den dag. Der var nået at glide noget af læsset af. Han manglede at få 8 til 9 tons af ladet ud af de 35 tons, som han havde med.

Torben Stig Jensen ... forklarede, at sættevognens vange dannede grundlag for målingen af hældningen i terrænet. Han benyttede den nederste vange, da denne flugtede meget fint med terrænet. Han er uddannet smed. Han har derfor gjort sig tanker om, at der kan opstå spændinger i chassiset. Han er enig i, at bagenden af traileren kan tvinge forenden op og dermed skabe en spænding i chassiset. Målingen er foretaget langsgående vangen. De fire aksler på traileren lå på jorden. Det er derfor ikke i følge hans vurdering en relevant problematik, om der kunne have været en spænding i chassiset. Der lå desuden ikke noget under den væltede sættevogn, der kunne skævvride sættevognens chassis. Han har ikke målt tværgående på vangen. Underlaget var jævnt,

men ikke sådan at det kunne bruges som platform for vaterpasset, hvorfor han brugte sættevognen i stedet. Terrænet var jævnt skrånende. Lastbilen lå diagonalt på skråningen med forenden pegende nedad. Laddet på lastvognen skulle derfor temmelig højt op, førend læsset ville skride af.

Han har ikke benyttet en rette skinne, da han skulle måle terrænet. Han er bekendt med, at man normalt bruger en rette skinne, men han havde ikke en sådan i bilen. Han var blevet kaldt ud akut. Han mener ikke, at han undersøgte, om bilen havde udstyr, der skulle sikre, at bilen stod lige. Han kiggede heller ikke efter, om der var bak-eller aflæsningskamera på bilen.

Han havde været ude på tre tilsvarende situationer inden for en kort periode, og han har derfor svært ved at skelne den ene episode fra den anden. Det er derfor, at han fremstod usikker på, hvorvidt han havde foretaget føromtalt undersøgelser eller ej. Det er sjældent, at han er ude på en besigtigelse af denne her karakter. Han ved ikke, om han har brugt en gængs metode til at foretage målingen af terrænets hældning. Han har benyttet sin generelle viden til at foretage en vurdering af, hvorledes målingen kunne foretages. Det er ikke hans vurdering, at han burde have undersøgt, om bilen havde et aflæsningskamera. Det er hans vurdering, at et aflæsningskamera ville have været uden betydning for, om lastbilen væltede eller ej. Lastbilen stod så skråt, at chaufføren ikke ville kunne have nået at reagere på oplysningerne fra aflæsningskameraet. Når bilen først vælter, så går det hurtigt".

Det fremgår af sagen, at der er hos tiltalte er udarbejdet en chaufførhåndbog, hvoraf det fremgår blandt andet, at chaufføren skal "placere helst vogntoget i lige ud position", "underlaget skal helst være så plan og fast som muligt", "*Kontroller straks i begge spejle, når du begynder at hæve ladet, at ladet ikke hælder meget til den ene eller anden side. ... Hælder det her til den ene eller anden side, afbrydes tipningen*",

### **Rettens begrundelse og afgørelse**

Det kan ikke lægges til grund, at afdelingsleder V1 er blevet vejledt af Arbejdstilsynet om, at de oplysninger, som han afgav til tilsynet, ville kunne blive brugt imod tiltalte i straffesagen, jf. retssikkerhedslovens § 10, stk 3. De af arbejdstilsynet refererede oplysninger fra samtalen med V1 kan derfor ikke indgå i bedømmelsen af sagen i det omfang, at disse oplysninger er til ugunst for tiltalte.

Retten kan efter bevisførelsen lægge til grund, at F var en rutineret chauffør med mange årig erfaring inden for kørsel med tiptrailer af den pågældende type, som omfattet af denne sag, og at han tidligere har foretaget utallige tilsvarende tipninger fuldt forsvarligt, ligesom han fungerede som mentor for nyansatte chaufføren og havde været medforfatter af chaufførhåndbogen.

Da der ikke er oplysninger om, at aflæsningen ikke var at anse for en rutine-

præget opgave, finder retten med henvisning til ovennævnte, at det ikke kan kræves af tiltalte, at denne i den konkrete situation skulle have givet instruks om arbejdets udførelse, herunder at terrænet skulle være jævnt, eller at tiltalte skulle have ført tilsyn med udførelsen af opgaven.

Det kan på baggrund af forklaringerne fra V1 og F lægges til grund, at lastbilen var forsynet med en sensor og et aflæsningskamera, der skulle medvirke til at sikre, at der skete en forsvarlig aflæsning i form af, at lastbilen stod lige, og at læsset gled korrekt af. Der er ikke oplysninger, der understøtter, at disse tekniske hjælpemidler ikke var funktionsdygtige eller ikke forventedes anvendt efter deres indretning og formål.

Det må endvidere på baggrund af Fs forklaring om, at han ikke ville aflæse, hvis sensoren ikke lyste grønt og dermed viste, at terrænet var jævnt, og at han ville følge med i kameraet, om indholdet af ladet gled af, lægges til grund, at denne var bekendt med, hvorledes de tekniske hjælpemidler skulle anvendes, og at der ikke måtte ske aflæsning, hvis terrænet ikke var tilstrækkeligt plant.

Det må endvidere med henvisning til chaufførhåndbogen og det af afdelingsleder V1 forklarede lægges til grund, at dette også var de instrukser, som blev givet til tiltaltes medarbejdere, og at de ansatte ellers skulle ringe til kontoret for at få anvisning på, hvordan arbejdet så skulle tilrettelægges.

Det fremgår endelig af sagen, at tiltalte derudover førte løbende tilsyn med chaufførerne ude på byggepladserne.

Med henvisning hertil finder retten, at tiltalte har opfyldt sine forpligtelser efter arbejdsmiljølovens kapitel 4, herunder i relation til instruktion og tilsyn, jf. arbejdsmiljølovens § 83, stk. 3.

Tiltalte frifindes derfor.

**Thi kendes for ret:**

T A/S skal frifindes.

Statskassen skal betale sagens omkostninger.

Lene Sigvardt

/smj

Udskriftens rigtighed bekræftes.

RETTEEN I NÆSTVED, den 11. januar 2019

Susanne Møller Jensen

kontorfuldmægtig

|  
|  
|

|  
|  
|

---