



HØJESTERETS KENDELSE

afsagt den 20. januar 2020

Sag BS-56853/2019-HJR

The North of England P&I Association Ltd. som mandatar for Carisbrooke Shipping (CV 14) BV
(advokat Henrik Nissen)

mod

Gjensidige Forsikring, dansk filial af Gjensidige Forsikring ASA, Norge som mandatar for Kolding Havn
(advokat Marie-Louise Fahrner)

I tidligere instans er afsagt dom af Sø- og Handelsretten den 25. november 2019.

I påkendelsen har deltaget tre dommere: Michael Rekling, Oliver Talevski og Jan Schans Christensen.

Påstande

Appellanten, The North of England P&I Association Ltd. som mandatar for Carisbrooke Shipping (CV 14) BV, har nedlagt påstand om, at Højesteret antager sagen til realitetsbehandling.

Indstævnte, Gjensidige Forsikring, dansk filial af Gjensidige Forsikring ASA, Norge som mandatar for Kolding Havn, har tilsluttet sig påstanden.

Sagsfremstilling

Ankesagen angår navnlig, hvorvidt Kolding Havn som udlejer af en kran med kranfører til virksomheden Port Team ApS er ansvarlig for en skade, som kranen forvoldte på et skib med deraf følgende skade på en last med majs gluten. Skibet tilhørte Carisbrooke Shipping (CV 14) BV, mens lasten tilhørte Dansk

Pelsdyr Foder A.M.B.A. Der er endvidere spørgsmål i sagen, om Carisbrooke Shipping (CV 14) BV har ret til at indtale kravet mod Kolding Havn.

Ved Sø- og Handelsrettens dom af 25. november 2019 blev Kolding Havn fri-fundet for kravet. I dommen hedder det bl.a.:

”Som anført indledningsvist angår tvisten, om Carisbrooke Shipping kan gøre et principalansvar gældende mod Kolding Havn som udlejer af en kran med kranfører til Port Team i anledning af en skade, som kranen forvoldte på en last, samt om Carisbrooke Shipping har ret til at indtale kravet.

Retten bemærker i relation til skadens omfang, at det ikke findes godtgjort, at den beskadigede last udgør 180.720 kg. Den samlede beskadigede last bør korrigeres for vægten af vand i lasten, hvorfor retten tiltræder, at den samlede beskadigede last rettelig udgør 139.778 kg.

Parterne er i sagen enige om, at der ikke mellem sagsøger og sagsøgte foreligger et aftalemæssigt forhold, og at sagsøgers krav mod sagsøgte derfor er et krav om erstatning uden for kontrakt.

I vurderingen af hvorvidt sagsøger kan rette et erstatningskrav uden for kontrakt mod Kolding Havn, bemærker retten indledningsvist, at retten ikke tillægger det forhold betydning, at subrogationserklæringen først er fremkommet efter sagens anlæg.

Uanset at subrogationserklæringen efter en streng ordlydsfortolning kunne fortolkes således, at AIG udelukkende videreoverdrager det erstatningskrav i kontrakt, som AIG i henhold til gældende engelsk lovgivning om direkte krav kan rette mod sagsøger som transportør af godset, finder retten ikke, at det har været tiltænkt at begrænse overdragelsen som anført af Kolding Havn.

På den baggrund finder retten, at der i subrogationserklæringen ikke er indeholdt en begrænsning af sagsøgers adgang til at søge regres, hvorfor sagsøger, som fuldt indtrådt i AIG's retsstilling, har adgang til at rette et krav uden for kontrakt mod Kolding Havn.

Herefter skal det vurderes, hvorvidt kranføreren med skaden på ballasttanken samt godset har handlet uagtsomt.

Efter bevisførelsen lægges det til grund, at kranføreren forvoldte skaden på ballasttanken med kranens grab som følge af kranførerens manglende udsyn. Som det fremgår af kranførerens vidneforklaring,

kunne han ikke se ballasttanken i landsiden, og han kunne kun se toppen af ballasttanken i søsiden. Efter det oplyste er det ikke usædvanligt i et vist omfang at føre en kran delvist i blinde, når der er mulighed for at navigere efter skibets søside. Retten lægger efter bevisførelsen endvidere til grund, at der i losningsarbejdet blev anvendt en kran med en særdeles stor grab, der efter det oplyste havde en kapacitet på 35 ton. Efter en samlet vurdering finder retten, at kranføreren med sit begrænsede udsyn burde have udvist større agtpågivenhed i betjeningen af en kran med en grab af den angivne størrelse. På den baggrund finder retten det ubetænkeligt at lægge til grund, at kranføreren i den foreliggende situation har handlet uagtsomt i betjeningen af kranen.

Retten tiltræder således, at skaden skyldes kranførerenes uagtsomhed, og at han derved har handlet ansvarspådragende. Det bemærkes herved, at retten finder, at der af kranføreren alene er udvist en lav grad af uagtsomhed.

Spørgsmålet er herefter, om der påhviler Kolding Havn et principalansvar i relation til kranførerenes uagtsomhed.

Retten finder, at Kolding Havn ikke bærer principalansvaret efter DL 3-19-2 for kranførerenes skadevoldende handling. Der er i denne vurdering lagt vægt på, at Port Team havde lejet kranen med fører af Kolding Havn til at udføre den losningsopgave, som Port Team kontraktuelt havde påtaget sig at forestå, og da kranarbejdet i den foreliggende situation må anses for at være indgået som et almindeligt led i det arbejde, som Port Team drev virksomhed med og i øvrigt tilrettelagde og førte tilsyn med, findes Port Team under de foreliggende omstændigheder at være rette principal. Kolding Havns forretningsbetingelser understøtter endvidere, at ansvaret for kranførerenes eventuelt skadevoldende handlinger overgår til lejer af kranen.”

Parternes synspunkter

Appellanten, The North of England P&I Association Ltd. som mandatar for Carisbrooke Shipping (CV 14) BV, har gjort gældende, at sagen er principiel, idet den har generel betydning for retsanvendelsen af Danske Lov 3-19-2 og dermed for retsudviklingen af principalansvaret.

Indstævnte, Gjensidige Forsikring, dansk filial af Gjensidige Forsikring ASA, Norge som mandatar for Kolding Havn, har gjort gældende, at sagen er af principiel karakter og har generel betydning for retsanvendelsen og retsudviklingen. Dommens resultat har stor betydning for danske erhvervshavne generelt, ligesom det formodes, at det samme er tilfældet for stevedorerne i Danmark.

Højesterets begrundelse og resultat

Af retsplejelovens § 368, stk. 4, 2. pkt., som affattet ved lov nr. 84 af 28. januar 2014 om ændring af retsplejeloven mv. (Sagstilgangen til Højesteret), fremgår, at domme, der er afsagt af Sø- og Handelsretten, kan ankes til Højesteret,

”hvis sagen er af principiel karakter og har generel betydning for rets-
anvendelsen og retsudviklingen eller væsentlig samfundsmæssig ræk-
kevidde i øvrigt, eller hvis andre særlige grunde i øvrigt taler for, at sa-
gen behandles af Højesteret som 2. instans.”

Den indankede dom angår navnlig, om Carisbrooke Shipping (CV 14) BV kan gøre et principalansvar gældende mod Kolding Havn som udlejer af en kran med kranfører, samt om Carisbrooke Shipping (CV 14) BV har ret til at indtale kravet.

Da den foreliggende sag i første række angår en konkret vurdering, og da der ikke i øvrigt er særlige grunde, som taler for, at sagen skal behandles af Højesteret som 2. instans, finder Højesteret, at betingelserne for anke til Højesteret ikke er opfyldt, jf. retsplejelovens § 368, stk. 4, 2. pkt.

Højesteret afviser derfor anken, jf. retsplejelovens § 368, stk. 6, 2. pkt., jf. stk. 4, 2. pkt.

THI BESTEMMES:

Denne ankesag afvises fra Højesteret.

Publiceret til portalen d. 20-01-2020 kl. 14:11

Modtagere: Advokat (H) Marie-Louise Fahrner, Advokat (H) Henrik Nissen