

- RBP

UDSKRIFT
AF
SØ- & HANDELSRETTENS DOMBOG

DOM

Afsagt den 7. april 2014.

S-30-11

Nørrejylland's Gensidige Søforsikringsforening

(Advokat Morten Schou Kierulff)

mod

1) H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S

(Advokat Henrik H. Frandsen)

2) Svensk Kabel & Metalgranulering AB

(Advokat Jes Anker Mikkelsen)

Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen er anlagt den 6. december 2011. Hovedspørgsmålet angår ansvar for de skader, skibet "Rebecca Rousing" blev påført, som følge af, at der opstod brand under lastning af skibet i

havnen i Trollhättan. Endvidere angår sagen spørgsmålet, om der er værneting i Danmark i forhold til det sagsøgte svenske selskab Svensk Kabel og Metalgranulering AB i Danmark.

Sagsøger, Nørrejylland Gensidige Søforsikring, har nedlagt påstand om, at de sagsøgte tilpligtes in solidum, subsidiært alternativt, at betale sagsøger DKK 5.031.742,00 med tillæg af procesrente fra sagens anlæg, til betaling sker, samt SEK 778.089,80 med tillæg af procesrente fra 6. marts 2012, til betaling sker.

Sagsøgte 1, H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S, har påstået frifindelse over for såvel som sagsøgers som sagsøgte 2's påstande.

H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S har endvidere nedlagt følgende selvstændige påstand: Sagsøgte 2, Svensk Kabel & Metalgranulering AB, tilpligtes at friholde sagsøgte 1 for ethvert krav, inkl. renter og sagsomkostninger, som sagsøgte 1 måtte blive tilpligtet at betale til sagsøger i anledningen af branden på REBECCA ROUSING den 30. maj 2011.

Sagsøgte 2, Svensk Kabel & Metalgranulering AB, har over for såvel sagsøger, Nørrejylland Gensidige Søforsikring, som sagsøgte 1, H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S, principalt påstået afvisning, subsidiært frifindelse.

Nørrejylland Gensidige Søforsikrings betalingspåstand er specificeret således:

"... tab som følge af omkostninger ved reparation af skibet:

Faktura fra skibsværftet Morska Stocznia Remonova S.A.	EUR	599.757,00	DKK	4.477.615,91
Besigtigelsesomkostninger, Besigtigelseskontoret A/S			DKK	53.799,00
Omkostninger ved tilsyn under reparation udført af rederiet			DKK	185.000,00
Besigtigelsesomkostninger, Krogius			DKK	19.292,89

Faktura, supplerende omkostninger,
klassebesigtigelse, maling mv., jf.
faktura fra rederiet

DKK 296.034,39

I alt

DKK 5.031.742,19

I tillæg til disse omkostninger har Assuranceforeningen Skuld som P&I-forsikrer for rederiet afholdt omkostningerne til firmaet Entropi SAB, som bistod med tømnin- gen af skibet for slukningsvand samt destruktion af det pågældende slukningsvand, som var kontamineret med olie. Omkostningerne ved dette arbejde er af Entropi SAB faktureret med i alt SEK 729.544,80 (eksklusive moms), jf. Entropi SAB's nota- er.

Endvidere har Assuranceforeningen Skuld afholdt besigtigelsesomkostninger med SEK 48.545,00, således at Assuranceforeningen Skulds samlede krav udgør SEK 778.089,00. Assuranceforeningen Skuld har bemyndiget sagsøger til ligeledes at ind- tale disse krav over for de sagsøgte."

Oplysninger i sagen

Aftalegrundlaget

Rederiet C. Rousing A/S (herefter Rederiet) er ejer af skibet Rebecca Rousing (herefter Rebec- ca Rousing). Rederiet har gennem flere år haft et samarbejde med H. J. Hansen Genvindings- industri A/S (herefter H. J. Hansen), der beskæftiger sig med skrothandel. H. J. Hansen hav- de tidsbefragtet Rebecca Rousing ved tidscerteparti for perioden 1. januar 2010 til 31. decem- ber 2015. Af tidscertepartiet fremgår bl.a. følgende vilkår:

"2. Trade

... No live stock nor injuries, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium, carbide, ferro, silicon, naphata, motor spirit tar, or any other products) shall be shipped.

...

12. Responsibility and Exemption

...

The Charterers shall be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants."

Hos Svensk Kabel & Metalgranulering AB (herefter Svensk Kabel & Metalgranulering), der har domicil i Trollhättan i Sverige, købte H. J. Hansen Sverige ved købsaftale af 5. maj 2011 800 tons "Gl. Fragskrot", 50 tons "Aluminiumsmotorer" og 140 tons "Kompleksskrot" med levering i Odense. Godset var solgt på CFR-vilkår (Cost and Freight). Svensk Kabel & Metalgranulering har i sagen fremlagt en oversigt, som viser, at H. J. Hansen i perioden 1. oktober 2010 til 30. maj 2011 købte forskellige typer af skrot hos Svensk Kabel & Metalgranulering.

Det fremgår af sejlplanen for Rebecca Rousing, at skibet mandag den 30. maj 2011 skulle lastes med "form" i tidsrummet "07:00 – aften" i Trollhättan, og at godset efterfølgende skulle losses i Odense den 1. juni 2011 i tidsrummet mellem kl. 6.00 og 11.00.

Der var ikke for denne transport udstedt et konnossement. Der er mellem parterne enighed om, at der normalt blev udstedt et konnossement, når skibet var lastet. Der er i sagen fremlagt konnossementer vedrørende tidligere transporter med skrot/formaterialer foretaget med Rebecca Rousing, herunder et konnossement udstedt den 21. april 2011 i Trollhättan, hvor Svensk Kabel & Metalgranulering er anført i feltet "Shipper", og H. J. Hansen er anført i feltene "Consignee" og "Notify address" og hvor lastning skulle ske i havnen i Trollhättan og losning i Odense.

Branden

Den 30. maj 2011 opstod der brand på Rebecca Rousing under lastningen af skibet på havnen i Trollhättan. Der er anført følgende herom i "Insatsrapporten" udarbejdet af brandvæsenets indsatsledere:

"...

Larmet ankom till RTJ:

2011-05-30 19:49:17 (Måndag)

...

Olycksförlopp före räddningstjänstens ankomst

Vid ankomst nekades räddningstjänsten tillträde til fartyget da kapten ansåg att de kunde hantera situationen själva varvid räddningstjänsten avvaktade utvecklingen på kaj. Besättningen gjorde släckförsök med den egna utrustningen ombord. De förmådde inte att släcka eller begränsa brandens utveckling. När branden blivit större gav kapten svaret til räddningstjänsten att släcka branden.

...

Klockslog

...

Larm til SOS Alarm:	2011-05-30 19:47:36
Larm til reddningstjansen:	2011-05-30 19:49:17
Første fordon ut:	2011-05-30 19:51:50
Ankomst skadeplats:	2011-05-30 19:55:29
Räddningsarb. påbörjas / Inträngning:	2011-05-30 20:05:29
Skadebegr. effekt / vattern på brand:	2011-05-30 20:08:29
Räddningsarbetet avslutas:	2011-05-30 06:20:00
Sista fordon lämnar:	2011-05-30 08:20:00

...

Olycksorsacka

Direkta olycksorsaker

Trolig orsak til olyckan: Lastningsarbete med stålskrot blandet med brännbart skräp (bla plast, gummi, PUR mm)

...

Bakomliggande olycksorsaker:

Utän inblanding av brännbart material skulle inte gnistbildning kunna leda till brand

Dörröppning mellan förpik/Rope store förvärrade skadan.

Olycksförlopp och insatsens genomförande

Olycksförlopp före reddningstjansens ankomst, allmänhetens beteende, utrymning

Vid ankomst nekades reddningstjansen tilträde till fartyget då kaptan ansåg att de kunde hantera situationen själva varvid reddningstjansen avvaktade utvecklingen på kaj. Besättningen gjorde släckförsök med den egna utrustningen ombord. De förmådde inte att släcka eller begränsa brandens utveckling. När branden blivit större gav kaptan ansvaret till reddningstjansen att släcka branden.

...

Utvärdering

Funktionsbrister: Brandpost, Annan: Extern skuminblanding på 204 trasig

Fördröjning under insats pga: Annan: Vid ankomst nekades rtj tilträde

Uppskattad fördröjning i
minuter: 10 min

..."

På vegne af bl.a. Nørrejylland's Gensidige Søforsikring har Krogius udarbejdet en besigtigelsesrapport vedrørende hændelsesforløbet for branden og eventuelle skader opstået på skibet som følge heraf. Zacharias Bjar fra Krogius/Marinaut AB var surveyor og besigtigede Rebecca Rousing under brandslukning på havnen i Trollhättan i perioden fra den 31. maj 2011 til den 2. juni 2011.

De nærmere omstændigheder vedrørende branden, inden Zacharias Bjar kom ombord, er i rapporten beskrevet på baggrund af kaptajnens forklaring:

" ...

30 May 2011

19.15 – Smoke was noted from the forward part of the hold. The crew was mustered but after a while they realized that assistance from shore was required. The master called agent and at the same time the first trucks from the fire brigade arrived.

20.00 – The master asked the fire brigade to take charge of the operation. During the time when the fire brigade prepared the equipment the situation in the hold got worse. The height of the flames was now about 30 metres over the hatch coamings. The shore crane that before was used for loading was asked to discharge the scrap metal. The fire brigade was able to dig a separation from and save a part of the cargo that was not affected by the fire.

31 May 2011

...

The main concern was to protect the vessel and at around 03:00 it was realized that the emergency services had filled the cargo hold to the extent that the vessels stability was jeopardized. The undersigned could sense the vessels movements to port and starboard. At that time we advised the emergency services to avoid as much water in the hold as possible.

..."

Herudover fremgår det, at selskabet Entropi SAB blev hidkaldt for at hjælpe med at tømme skibet for vand. Vedrørende årsagen til branden konkluderer surveyoren fra Krogus/Marinaut AB, som var til stede under branden:

"... **Summary of the emergency services report**

...

Cause of the accident/fire

Probable cause of the accident – The loading work of steel scrap mixed with combustible debris (plastic, rubber, polyurethane, etc). Without the interference of the combustible material sparks would not lead to fire. The doorway between the forward cabin/rope store and the cargo space aggravated the damages."

...

4. Cause of the fire

Our investigation shows that the fire was caused by inherent vice of the cargo. When scrap is handled as bulk it is unavoidable to see some sparks. Since the cargo consisted of pressed automobiles, tyres, plastics and other highly flammable things it is not strange that a fire burst out.

In the case the centre of the fire was located to the forward part of the hold. In this area many of the pressed cars was loaded.

It is clear to us that cars have been caught on fire during the loading operations due to flammable liquids and substances in the car wrecks. The flammable capability of the car wrecks has to be considered as an inherent vice.”

...

6. Conclusion and recommendation

...

The emergency services states in their report that the operation was delayed about 10 minutes since the crew of the vessel tried to extinguish the fire before letting the fire brigades on board the vessel. However, considering the entire operation of about 10 hours, this is of limited relevance.

Another fact affecting the extent of the fire is that emergency services had faulty foam equipment at the scene, together with faulty pump. All in all, our opinion is that the fire extinguishing operation was successful and efficient under the circumstances. There are some minor aspects that could have been improved and as reflected in the emergency departments report.”

Efter anmodning fra rederiet besigtigede marine surveyor Hans Henrik Krogh fra Besigtigelses Kontoret A/S den 13 - 15. juni 2001 Rebecca Rousing på værftet Swinoujcie for at fastslå omfanget af de skader, der var opstået på Rebecca Rousing som følge af branden den 30. maj 2011. Efterfølgende udarbejdede Hans Henrik Krogh sammen med senior surveyor Bagdam Moskwa en besigtigelsesrapport, som bl.a. indeholdt følgende afsnit:

”7. Cause of damage

The damage was caused by a fire in the cargo hold.

It was reported that the cargo consisted of raw scrap, for instance crushed cars.

Normally scrap is not inflammable; it was reported that there had not been fire in a cargo scrap before in Rebekka Rousing.

There must have been unknown and unexpected foreign items in the scrap that could feed a fire.

It was not reported what kind of material that was on fire.

It was also unclear what had ignited the fire.

The fire was reported to the master by the watchman; there was no fixed fire detection or fixed fire extinguishing in the cargo hold of Rebekka Rousing.

Vedlagt rapporten fra Besigtigelses Kontoret A/S er indberetningskemaet til Søfartsstyrelsen, som er udfyldt af skibets kaptajn, Dennis Kiil. Her barndens hændelsesforløb beskrevet således:

”Ca. kl. 19:00 30-05-2011 kommer der en lille røgsky fra foreste del af lastrummet, lugemand melder dette til Kapt.

Kapt. tilser det rapporterede, tilkalder besætning, der bliver brugt brandslange og losset for at få bugt med ild/røg. En pulversluger bliver affyret.

Efter få minutter ringer kapt. Til Shibroker... For at få ham til at melde til rette myndigheder og brandvæsen. Brandvæsen Brandleder... ank kort efter.

Branden er på dette tidspunkt under kontrol, men det ses hurtigt at ilden spreder sig agter ud og at skibets udstyr ikke er tilstrækkeligt, ca. 20:00 30-05-11 overgiver Kapt kontrollen til Brandvæsenet. I den tid det tager brandvæsenet at gøre klar og kranen at tanke fuel bluser ilden kraftigt op.

...”

Skibets kaptajn Dennis Kiil skulle have afgivet vidneforklaring i retten, men var forhindret på grund af sejlads i udlandet. På foranledning af rederiets advokat har kaptajnen i stedet besvaret en række spørgsmål, udarbejdet af advokaten, som med modparternes og rettens accept har været fremlagt i sagen. Heraf fremgår følgende:

”1. Hvor længe havde du været ansat i rederiet, og hvor længe havde du været mønstret på REBECCA ROUSING, da branden skete?

SVAR:

Jeg har været i rederiet i 2 perioder:

1.gang:

Første udmønstring d.10-11-2005 til sidste afmønstring d. 07-03-2006.

2.gang:

Første udmønstring d. 11-07-2006 til efter omtalte hændelse.

Min første tur ombord M/V Rebecca Rousing startede d. 01/09-2007.

2. Var der tale om en sædvanlig transport af skrot med skibet?

SVAR:

Ja, intet var unormalt

3. Havde du fået noget at vide, om at det her gods var særligt brandfarligt?

SVAR:

Nej

4. Havde du eller din besætning noget at gøre med lastningen?

SVAR:

Vi overvågede lastningen, men det var kranførere og lugefolk fra land der lastede skibet.

5. Foregik lastningen på den måde, som I plejede at gøre?

SVAR:

Ja, alt var som normalt.

6. Hvordan blev branden opdaget?

SVAR:

Lugemand og kranføreren havde observeret en smule røg fra lastrum.

7. Hvad gjorde I for at forsøge at slukke branden?

SVAR:

Trin 1:

Forsøgte at losse det ulmende materiale igen.

Trin2:

Satte skibets brandberedskab i funktion bla brug af brandslange og pulverslukker.

Trin 3:

Overlod kommandoen af slukningen til professionelt brandvæsen.

8. Havde I det brandudstyr ombord, som I skulle have?

SVAR:

Ja, alt var efter forskrifterne.

9. Er det dit indtryk, at I gjorde, alt hvad I kunne?

SVAR:

JA.

10. Det står i brandvæsenets rapport, at der gik ca. 10 minutter fra de ankom, indtil de fik lov til at komme ombord. Er det rigtigt? Hvis ja, hvorfor fik de ikke lov til at komme ombord med det samme?

SVAR:

Det var naturligt at udøve begyndende brandslukning selv. I starten var der ikke megen røgdudvikling og vi var på dette tidsrum ikke klar over, at branden udviklede sig som den gjorde.

11. Var brandvæsenet gået i gang med slukningsarbejdet fra kajen på det tidspunkt?

SVAR:

De var i gang med at forberede vogne, kraner og brandslanger."

Der er i sagen fremlagt en række billeder optaget under branden, herunder disse:



Udgifterne til reparation af Rebecca Rousing

Rebecca Rousing blev efter branden repareret på det polske værft MORSKA Stocznia Remontowa S.A. Værftet opkrævede ved faktura af 21. juli 2011 i alt 599.757,00 € for det udførte arbejde, og der er i sagen fremlagt specifikation for dette arbejde. Det er ubestridt, at det udførte arbejde har været nødvendigt som følge af branden, men de sagsøgte har gjort gældende, at prisen for arbejdet har været for høj.

Vedrørende reparation af Rebecca Rousing fremgår følgende af besigtigelsesrapporten fra Besigtigelses Kontoret A/S:

"9. Damage repairs

A minor temporary repair was carried out in Vänersborg.

Morska Ship Repair Yard, MORSKA Stocznia Remontowa S.A. was chosen because of the Owner's good relationship to the yard after consulting the insurance company, Nørrejylland's Gensidige Søassurance Forening.

No other shipyards were asked to give quotations.

..."

Det er oplyst, at værftet udførte både reparationsarbejde som følge af branden og såkaldt "rederarbejde", dvs. ekstra arbejde på skibet, som rederen ønskede udført, men som ikke var nødvendiggjort af branden. Det fremgår af de fremlagte fakturaer, at værftets har givet rabat på 10 % for rederarbejdet, men at der ikke er givet nogen rabat for reparationsarbejdet.

Nørrejylland's Gensidige Søforsikring har som kaskoassurandør for Rederiet udbetalt erstatning for skaderne og er herefter indtrådt i kravet mod de sagsøgte. Nørrejylland's Gensidige Søforsikring er desuden bemyndiget til at indtale Rederiets selvrisiko, som udgør 150.000 kr. af dette tab.

Forklaringer

Der er under sagen afgivet forklaring af surveyor Hans Henrik Krogh, Peter Terp, Susanne Petersen og Tomas Grenander.

Surveyor Hans Henrik Krogh har forklaret, at han er uddannet skibingeniør og har været ansat hos Besigtigelses Kontoret A/S siden 1. juli 2005. Tidligere har han bl.a. været marineinspektør hos Topdanmak i 3 år. Hans opgaver ved havaribesigtigelser består i, at han sammen med rederiet besigtiger den opståede skade og forsøger at fastlægge årsagen til skadens opståen og dens omfang. Endvidere estimerer han omkostningerne til udbedring af skaden.

Nærværende besigtigelsesopgave var helt typisk henset til skadens størrelse. Det er normalt, at der sendes en repræsentant til værftet for at besigtige, hvilke reparationer der skal udføres. Forsikringselskabet vil gerne vide, hvor stort kravet bliver, og samtidig sikre sig, at der udelukkende bliver repareret de skader, der er opstået som følge af skaden - i dette tilfælde branden i lastrummet på skibet. Stålkonstruktionen var voldsomt skadet efter først at have været udsat for høj temperatur og dernæst nedkølet.

De skader, han fandt ved besigtigelsen, er alle omtalt i Besigtigelses Kontoret A/S' rapport. De fakturaer, der er udstedt for havariarbejdet er rimelige. Der er tre værfter i Polen, som kunne have udført reparationerne, men reparationsomkostningerne ville have været helt tilsvarende på et andet polsk værft. Skibet kunne også have været sejlet til et værft i de baltiske lande, men her er priser også helt svarende til priserne i Polen. Det ville have været dyrere, hvis reparationerne var udført på et dansk værft. Det ikke er unormalt, at mindre rederier vælger et værft, som de i forvejen har et godt forhold til. Hvis forsikringselskabet havde været inde på et tidligere tidspunkt, ville de have indhentet tilbud fra andre værfter, da dette er den korrekte fremgangsmåde. Forsikringselskabet kom først ind i billedet, da udbedningsarbejdet var gået i gang. Han mener dog ikke, at indhentelse af tilbud fra et andet værft ville have medført, at der kunne have været sparet noget væsentligt. Der er faktureret for de skader, han selv så. Der er udført meget arbejde, og det kom ikke bag ham, at regningen blev stor. Prisen for det udførte reparationsarbejde som følge af havariet er rimelig og forventelig, men den rabat, som værftet har givet på rederiarbejdet, burde have været fordelt mellem havariarbejdet og rederiarbejdet, og dette burde have været drøftet. Det er ikke ualmindeligt, at

der udelukkende gives rabat på rederiarbejdet, men det er ikke en praksis, der bifaldes af forsikringsbranchen.

Uddybende til afsnittet "**7. Cause of damage**" i besigtigelsesrapporten har vidnet forklaret, at han fra den polske overstyrmand fik at vide, at lasten bestod af bilskrot, men han har ikke selv set den last, der udbrød brand i. Skipperen var ikke til stede under hans besigtigelse. Han har ikke set indsatsrapporten fra den svenske redningstjeneste. Rapporten var stilet til rederiet.

Når man skrotter biler, tømmes de for miljøskadelige stoffer og brandbare væsker. Der må have været nogle materialer i skrottet, der kunne antændes, da almindeligt stålskrot normalt ikke kan brænde. Det er almen viden, at man skal fjerne brændbare væsker fra bilskrot.

Peter Terp har forklaret, at han fra 1. december 1996 til slutningen af 1999 var ansat som transportleder hos H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S. Herefter var han frem til sommerferien 2013 ansat som logistikchef med ansvar for søcontainer-, skibs- og lastvognstransport.

Han var involveret i opstarten af samarbejdet med Rederiet og indgåelsen af tidscertepartiet. Inden de indgik tidscertepartiet, havde Rederiet sejlet nogle enkelte sejladsere for H. J. Hansen. Rederiet begyndte at sejle tidsbefragtninger i begyndelsen af 2003 med skibet "Anders Rousing". I 2005 fik de skibet Rebecca Rousing og senere det større skib "Ann Rousing". Der var mellem parterne også et tidscerteparti, som var gældende i tiden før det tidscerteparti, der er fremlagt i sagen. Der er lavet tilsvarende tidscertepartier for rederiets øvrige skibe, som sejlede for H. J. Hansen. Deres kontaktperson og den fremtrædende person hos Rederiet var Carsten Rousing. Det var Carsten Rousing, der fik tilsendt sejlplaner, men de havde også kontakt til kaptajnerne på skibene. Han har ikke oplevet uenigheder med Rederiet. De havde et rigtigt godt samarbejde.

Der blev typisk af en skibsmægler udstedt et konnossement, som fulgte lasten, når der skulle sejles til produktionen i Odense. H. J. Hansen i Odense har altid stået som afsender i disse. Forskellene i de fremlagte konnossementer er begrundet i, om det var indenlandske eller

udenlandske transporter. Hvis der havde været udstedt et konnossement i denne sag, ville det svare til det konnossement, der blev udstedt den 21. april 2011 i Trollhättan. I forhold mellem H. J. Hansen og Rederiet var det altid tidscertepartiet, der var gældende.

Rederiet beskæftigede sig primært med transport med skrot, hvilket også var tilfældet, når de sejlede for H. J. Hansen. Rederiet er en yderst kompetent og professionel aktør inden for sejlads med skrot. Rederiet var vant til at sejle med brandfarligt gods, fx olieholdige spåner. Rederiet kender de risici, der er forbundet med at sejle med skrot. Deres skibe er bygget og indrettet til at sejle med skrot, fx er lastrummet forstærket.

Der er risiko for brand ved transport med visse typer af skrot, og i sådanne tilfælde kalkes skrottet. Disse typer af skrot er certificeret som brandfarlige. Nærværende last bestående af bilskrot var ikke certificeret som farligt gods, og det var heller ikke farligt gods. Bilskrot må ikke indeholde brandbare væsker.

De udstedte løbende sejlplaner, hvoraf det fremgik, hvad skibet skulle sejle med. Af den sejlplan, der er fremlagt for Rebecca Rousing, fremgår, at skibet skulle sejle med "form". Det er en forkortelse for formaterialer, som kan omfatte biler og hårde hvidevarer, der er miljøbehandlet, samt gamle tage og trillebører etc. Altså alt, hvad der indeholder metal. Det skal være miljøgodkendt. Således skal biler være tappet for væsker, og bilens batterier skal være fjernet. Hvis dette ikke er sket, er der eksplosions- og miljøfarer. Området er lovreguleret. At lasten bestod af formaterialer, var den eneste oplysning, der blev givet til rederiet, men rederiet vidste, hvad formaterialer var, og kaptajnen vidste, hvad han skulle sejle med. Rederiet stillede ikke uddybende spørgsmål til, hvad lasten indeholdt. For så vidt angår vilkåret "**2. Trade**", der er gældende for tidscertepartiet, forklarede vidnet, at de konkret aftalte, når der skulle sejles med farligt gods.

Svensk Kabel og Metalgranulering og H. J. Hansen er en del af den samme koncern. De er datterselskaber under samme holdingselskab. Svensk Kabel og Metalgranulering blev opkøbt af H. J. Hansen Holding. I forbindelse med transport var det typisk Svensk Kabel og Metalgranulering, der var befragter, men det blev aftalt fra gang til gang. Svensk Kabel og

Metalgranulering gav besked, når de havde en last, og så arrangerede Rederiet transporten. Der blev sendt en fragtgning på gennemført transport. Det var sælger, der forestod og betalte for transporten. Hvis Svensk Kabel og Metalgranulering skulle købe en transport hos andre end H. J. Hansen, skulle de betale en højere pris. Svensk Kabel og Metalgranulering kunne få transporten billigere hos H. J. Hansen på grund af tidscertepartiet.

De købte alle former for skrot hos Svensk Kabel og Metalgranulering. Der var biler i den pågældende last. De krav, som stilles til bilskrot, følger af de internationale retningslinjer for skrot. Han mener bestemt, at skrottet, der blev lastet, da branden opstod, var miljøgodkendt. H. J. Hansen køber ikke skrot, der ikke kan indgå i produktionen. Han vil mene, at Svensk Kabel og Metalgranulering kender de krav, der stilles, da de har været i branchen i adskillige år. Hos H. J. Hansen har de en produktspecifikation og en negativliste, hvoraf det fremgår, hvad skrottet må indeholde. På negativlisten er bl.a. anført gasflasker, radioaktivt materiale, benzin og andre brandbare væsker. Produktspecifikationen bruges i købs- og salgsarbejdet. Han ved ikke, om negativlisten er lagt ud til kunderne, og han ved heller ikke, om Svensk Kabel og Metalgranulering har modtaget den. H. J. Hansen håndhæver listerne. De har en meget stram miljøpolitik. Det er sket tidligere, at de har fået biler med benzin i, men de har ikke tidligere oplevet det fra Svensk Kabel og Metalgranulering. De kontrollerer bilerne, når de modtager dem. Hvis de finder materiale i skrottet, som ikke måtte være der, får leverandøren en bøde, og de får bilerne miljøbehandlet for kundens regning.

Angående lastning af skibet, er det således, at det i Sverige normalt er havnen, der forestår lastning af skibene. Havnene har monopol på dette i Sverige. H. J. Hansen har intet med lastningen at gøre og betalte heller ikke for den.

De har ikke tidligere oplevet brandskader som denne. Han var ikke i Sverige i forbindelse med branden, og han kender ikke brandårsagen. Han bekendt er der ikke efterfølgende lavet om på procedurerne for lastning af skrot på havnen i Sverige, men han mener, at der er kommet en langt større kran på havnen der.

Susanne Petersen har forklaret, at hun har arbejdet hos Svensk Kabel og Metalgranulering siden 1992. Hun bor i Trollhättan. Hun er uddannet kok og selvlært inden for skrot. Hun ejede sammen med sin mand Svensk Kabel og Metalgranulering i perioden 1997 til 2013. Hendes mand er desværre død nu.

Den 30. maj 2011 var hun ansat hos Svensk Kabel og Metalgranulering. Hendes arbejdsopgaver bestod i at betjene granuleringsanlægget og tage imod privatkunder. Hun havde ikke ansvaret for samarbejdet med H. J. Hansen.

Svensk Kabel og Metalgranulering driver virksomhed med genvinding af skrot, og det kan være alt muligt, fx biler, cykler og dele fra traktorer mm. De køber ikke køleskabe og fryserer, da de ikke har tilladelse hertil. De sorterer produkterne efter bl.a. metaltype. Herefter sælger de skrottet til bl.a. H. J. Hansen. Der er en del biler i skrottet. Bilerne køber de fra autoriserede miljøgodkendte bilskrottere. Bilerne bliver leveret til dem på lastbiler og bliver vejjet ind på havnen med det samme. De biler, som ikke var mast allerede ved levering, bliver mast sammen og efterfølgende lastet ombord på skibene. De biler, som ikke er blevet mast eller sammenpresset, skal være rensed for alle former for væske, herunder både olie og benzin, og batterier og dæk skal være fjernet. De tjekker altid, at de sammenpressede biler er saneret korrekt. De får et certifikat som viser, at bilerne er godkendt, hvilket de stoler på. Hun ved ikke 100 % sikkert, om de til H. J. Hansen har leveret biler, der ikke var saneret, men bilerne skal være saneret. Hun kender godt den såkaldte negativliste. De kalder en sortlisten, og de ved godt hvilke ting, der ikke kan gå i "shredderen" (kværnen) hos H. J. Hansen. Benzin og olie er nævnt på sortlisten. Hun mener – uden dog at være helt sikker, fordi det ikke var hendes ansvarsområde – at de på tidspunktet for branden solgte omkring 1 - 2 skibslaster om måneden til H. J. Hansen. Hun ved ikke, om der var indgået en særlig aftale for "Rovsing skibene". Det var "Rovsing skibene", der kom, når de kontaktede H. J. Hansen.

Det er hendes fornemmelse, at proceduren for lastning dengang var den samme, som den er nu. Lastning af skibene med skrot foregår med gravmaskiner. Hun har ikke set, at der kommer gnister, når de lægger skrottet i bunker. Hun har heller ikke hørt det omtalt. Deres folk lægger det frem til ansatte hos Vänerhamn AB, som laster skrottet ombord på skibet. Det fo-

regår altid på denne måde. De lejer sig ind på havnen, og de betaler for lastning. Hun ved ikke, hvorfor de ikke selv må laste skrottet ombord på skibene. Vänerhamn AB laster skibene med en gravmaskine med en stor grab. Når de påbegynder lastningen af et skib, lægger de skrottet forsigtigt ned. Grabben åbnes, når den ikke kan nå længere ned i skibet, og så slippes materialer ned i skibet. Normalt, mener hun, at bilerne lægges ned først. De forskellige typer af skrot holdes adskilt i skibet. Der bliver lavet en såkaldt stuveplan. Hun ved ikke hvem, der lavede stuveplanen dengang. I dag er det hendes selv, der gør det.

Angående branden den 30. maj 2004 forklarede hun, at hun kom, da de næsten var færdige med at laste skibet. De skulle til at lukke lugerne efter lastning. Hun og hendes mand var blevet tilkaldt, fordi det brændte, og de fulgtes ad ned til havnen. De havde aldrig tidligere oplevet, at der var opstået brand i forbindelse med lastning af skrot.

Det er hende, der har taget de billeder af skibet og branden, der er fremlagt. Dateringen er fra hendes kamera. Den blå "arm", der ses på billederne, er en del af Vänerhamn AB's gravmaskine. Hendes mand fortalte, at kaptajnen først 10 minutter efter, at brandvæsenet var kommet, ville lade dem komme ombord. Kaptajnen ville forsøge selv at slukke branden først. Brandvæsenet havde gjort det hele klart og stod og ventede. Svensk Kabel og Metalgranulerings gravemaskine hjalp til med at fjerne skrot fra kajen. Folkene fra Vänerhamn AB gik væk fra området, da det begyndte at brænde. Hendes mand overtog styringen af Vänerhamn ABs gravemaskine. Både hun selv og hendes mand var på kajen hele natten. De fjernede alt det skrot, som kunne. Det var en voldsom brand. Hun talte ikke med kaptajnen om hvad, der kunne være årsagen til branden. Hun havde mest travlt med at sikre, at ingen på havnen kom til skade.

Lastning på havnen foregår stadig på samme måde i dag. Der er dog kommet en ny kran på havnen, men den har samme længde "arm" som den, der var, da branden opstod. Hun har aldrig hørt snak om, at der skulle komme en kran med en længere "arm".

Formateriale er det samme som fragtmateriale.

Tomas Grenander har forklaret, at han har været ansat hos Svensk Kabel og Metalgranulering i 7-8 år. Hans arbejdsopgaver består i sortering og kontrol af skrot. Ud over sin ansættelse hos Svensk Kabel og Metalgranulering har han 6-7 års erfaring med sortering af skrot. Hans arbejde består bl.a. i at sortere skrottet og kontrollere, at bilskrot ikke indeholder benzin, olie eller batterier. Hvis der mod forventning er fx benzin i bil, fjerner de det ved at slå hul på tanken. De sammenpressede biler kan de ikke kontrollere, men de er certificerede. Han har ikke noget med certifikaterne at gøre. De fjerner ikke andet end benzin, olie og batterier. De fjerner ikke plastik eller sæder. De behandler ikke de sammenpressede biler forsigtigere end de andre. Efter kontrollen sorterer de skrottet og lægger det i bunker efter metaltype. Det hele foregår på havnen. Sådan er det altid blevet håndteret. Det er Vänerhamn, der laster skrottet om bord på skibene. Vidnet lægger med sin maskine skrottet helt frem til kajkanten, hvorefter Vänerhamn AB lægger det ned i båden. Vänerhamn AB's maskine kunne ikke nå helt ned i bunden af lastrummet på Rebecca Rousing, men slap skrotte omkring en meter fra bunden. Dette er den sædvanlige lastemetode, og der er ikke ændret på denne metode efter branden, ud over at havnen nu laster med to maskiner. Der er kommet en ny maskine med en længere "arm" på havnen, men det har ingen sammenhæng med denne sag. Den nye maskine kan laste større skibe. Der opstår ikke færre gnister, når der lastes med en grab, der kan nå længere ned i skibets lastrum. Der er ikke foretaget nogen ændringer i proceduren for last efter branden.

Han var på havnen, da branden opstod. Der var intet usædvanligt den dag. Vänerhamn AB lastede på sædvanlig vis. Han kendte dem, der arbejdede for havnen. Vänerhamn AB kontrollerede lastrummet, og der var ingen problemer. Han så det arbejde, havnens folk udførte. På et tidspunkt begyndte det at ryge lidt. Der var ingen, der gjorde noget ved dette, udover at besætningen spulede lidt vand på. Røgen gik ikke væk, og der kom senere ild. Lastningen var næsten færdig, da røgen opstod. Han talte med folkene på havnen om røgen, men de forlod stedet, og han begyndte derfor at losse skrottet ud med havnens maskine sammen med Susanne Petersens mand. På grund af røgen måtte de skiftes til at udføre opgaven. De fortsatte indtil næste morgen. Efter at branden var slukket, talte de om, hvordan den kunne være opstået, men ingen ved det. Der kan opstå gnister, når jern møder jern, men det er kun ganske små gnister, der opstår. Det er næsten ingenting.

Brandvæsenet fik ikke lov til at slukke branden lige, da de kom. Han ved ikke hvorfor, men kaptajnen ville ikke lade dem komme ombord. Brandvæsenet stod og ventede længe, men på et tidspunkt tillod kaptajnen dem så alligevel at komme ombord. Imens brændte det bare mere og mere.

Parternes synspunkter

For Nørrejylland Gensidige Søforsikringsforening er der i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 28. november 2013, hvoraf følgende anbringender fremgår:

”Sagsøger gør gældende, at de sagsøgte er ansvarlige for skaderne enten på objektivt grundlag efter reglerne om farligt gods eller på grundlag af almindelige erstatningsretlige principper.

Det er evident, at der er handlet culpøst. Hverken rederiet eller skibet havde fået nogen oplysninger, som kunne give dem anledning til at tro, at godset var brandfarligt. Godset bestod af skrot (bl.a. i form af sammenpressede biler), og de sagsøgte havde øjensynlig ikke taget de fornødne forholdsregler som f.eks. at sikre, at der ikke var brandfarlige residualer i godset som f.eks. benzin og olie.

Ansvar

Det gøres gældende, at afsenderen er objektivt ansvarlig for skaderne på skibet, jf. sølovens § 291, eftersom der var tale om farligt gods, som ikke var deklareret som sådan overfor rederiet.

Det er velkendt, at skrotlast kan være farligt gods, hvis det indeholder brandfarligt materiale. Dette skal afsenderen i givet fald oplyse rederiet om, således at der kan tages de nødvendige forholdsregler. Det bestrides, at det er skibet, som skal spørge, om godset er brandfarligt.

Det fremgår af besigtigelsesrapporterne fra såvel Besigtigelseskontoret (Survey Association) som Krogius, at branden må antages at skyldes, at godset indeholdt brandfarlige genstande eller væsker. Dette kunne rederiet ikke vide. Rederiet har udført tilsvarende transporter af skrot for de sagsøgte adskillige gange og har aldrig tidligere erfaret, at godset er brudt i brand.

Det gøres gældende, at sølovens kapitel 13 om stykgodstransport finder anvendelse og dermed sølovens § 291. Der var ikke udstedt certeparti for den konkrete rejse, men derimod var det forudsat, at der skulle udstedes et selvstændigt konnossement, som i det hele skulle regulere rejsen. Et sådant konnossement, som kan sammenlignes med et linjekonnossement, er underlagt stykgodsreglerne.

Det har ingen betydning, at skibet samtidig var tidsbefragtet af sagsøgte 1. Sagen angår skader i forbindelse med gennemførelsen af en konkret transport, og er dermed alene et anliggende mellem stykgodstransportens aktører, medens det bagvedliggende tidscerteparti er sagen uvedkommende.

Det konnossement, som ville være blevet udstedt, henviser heller da ikke til tidscertepartiet. Der er tale om et Congenbill, dvs. et konnossement, som normalt udstedes under et (Gencon) rejsecerteparti. I denne sag var der ikke noget underliggende rejsecerteparti, og konnossementet stod derfor alene.

Det gøres herefter i første række gældende, at aftalen om den pågældende transport af gods var indgået med sagsøgte 1, som derved har status af afsender for den pågældende rejse, jf. sølovens § 251, nr. 3, og dermed er den, der bærer det objektive ansvar for skader som følge af farlig last, jf. sølovens § 291.

Det forhold, at sagsøgte 1 tillige er tidsbefragter, ændrer ikke den pågældendes juridiske ansvar som afsender, når tidsbefragteren samtidig for den enkelte rejse har status af afsender. Anderledes når en tidsbefragter - som det er det sædvanlige - viderebefragter skibet til en rejsebefragter, som herefter indgår aftale om udførelse af de enkelte transporter.

Hvis de aftalemæssige forhold mellem de sagsøgte måtte godtgøre, at sagsøgte 2 er at betragte som afsender, gøres det i anden række gældende, at sagsøgte 2 bærer det objektive ansvar.

Udgangspunktet ved stykgodstransport er, at transportaftalen og dens vilkår i det hele skal reguleres i henhold til konnossementet, og at afsender præsumptivt er den, der i konnossementet er angivet som "shipper".

Dette taler for, at sagsøgte 2 har været afsender, hvilket også støttes af, at sagsøgte 2 havde solgt godset på CFR-vilkår og dermed skulle sørge for transporten (og lastningen). Omvendt er det sagsøgte 1, som har haft kontakten med rederiet, og som har haft den overordnede dispositionsret over skibet i kraft af tidscertepartiet. Dette taler for, at sagsøgte 1 har haft status af afsender.

De sagsøgte er indbyrdes uenige om, hvem af dem som har været afsender, og har angivelig ikke kunne løse denne uenighed til trods for, at de er koncernforbundne selskaber. Sagsøgte 1 hævder, at sagsøgte 2 har været afsender, hvorimod sagsøgte 2 hævder, at de kun har været aflaster.

Såfremt dette ikke kan afklares, gøres det gældende, at de sagsøgte må bære et solidarisk ansvar, hvorefter det overlades til de sagsøgte selv at få afklaret, hvem der ultimativt skal bære ansvaret.

Såfremt retten mod forventning måtte komme frem til, at ingen af de sagsøgte er objektivt ansvarlige i medfør af sølovens § 291, gøres det gældende, at de (under alle omstændigheder) er ansvarlige efter almindelige erstatningsretlige principper.

Det er evident, at der er handlet ansvarspådragende, eftersom de sagsøgte ikke har taget de fornødne forholdsregler for at sikre, at lasten ikke indeholdt brandfarlige residualer som f.eks. benzin eller olie. Hvis de sagsøgte havde foretaget sådanne åbenbare, påkrævede sikkerhedsforanstaltninger inden lastningen, ville skaden have været undgået. Ansvaret er navnlig evident for sagsøgte 2, der som sælger og producent af den pågældende skrotlast utvivlsomt burde have vidst, at godset var brandfarligt.

Det er uden betydning for sagsøgte 2's ansvar, at de havde antaget et selvstændigt selskab til at stå for lastningen af skibet. Sagsøgte 2 havde påtaget sig at sørge for lastningen, og hæfter derfor også for fejl eller forsømmelser begået af det selskab, som de havde antaget til at udføre dette arbejde.

Sagsøgte 1 er - udover almindelige erstatningsretlige principper - også selvstændigt ansvarlig i medfør af tidscertepartiet. Således fremgår det af certepartiets pkt. 12, at sagsøgte 1 er erstatningsansvarlig for skader på skibet, som skyldes, at der lastes gods i strid med certepartiets be-

stemmelser. Dette er tilfældet her, eftersom det udtrykkeligt fremgår af certepartiets pkt. 3, at der ikke må lastes skadeligt, brandbart eller farligt gods.

Det fremgår også af certepartiets pkt. 12, at sagsøgte 1 er ansvarlig for skader på skibet, som skyldes fejl eller forsømmelser begået af sagsøgte 1 eller nogen, som de svarer for, herunder i forbindelse med lastning af gods. Dette følger også af sølovens § 385 og må, udover egne fejl eller forsømmelser, også omfatte fejl eller forsømmelse begået af sagsøgte 2.

Egen skyld

Det bestrides, at der er grundlag for nedsættelse af erstatningen pga. egen skyld. Da besætningen erfarede røgudviklingen i lastrummet, mobiliserede de straks brandslukningsarbejde i henhold til gældende procedure. Skibet havde alt lovpligtigt udstyr til rådighed, men besætningen konstaterede hurtigt, at branden var af et sådant omfang, at de ikke selv kunne slukke branden, hvorefter det offentlige brandvæsen blev tilkaldt.

Den omstændighed, at branden udviklede sig så hurtigt som den gjorde, understreger i sig selv, hvor særdeles brandfarligt godset var, og dermed også hvor alvorlig en fejl det var, at godset ikke blev undersøgt og sikret behørigt af de sagsøgte inden afskibning.

Det er ikke korrekt, at brandvæsenet blev nægtet adgang til skibet i 45 minutter. Det fremgår af rapporten fra brandvæsenets indsatsleder, at der kun gik 10 minutter fra brandvæsenets anmodning om at slukke fra skibet, til de fik tilladelse til at gå om bord. Som det fremgår af besigtelsesrapporten fra Krogius, kan dette ikke antages at have haft nogen betydning, og brandvæsenet kunne også slukke fra kajen.

Værneting (i forhold til sagsøgte 2)

Da tvisten er reguleret af sølovens kap. 13, følger det af sølovens § 310, stk. 1, pkt. 4, at søgsmål kan anlægges i Danmark som det sted, hvor godset skulle udleveres efter transportaftalen.

Hvis værneting skal afgøres efter Bruxelles I-forordningen, gøres det gældende, at kumulationsreglen i art. 6, stk. 1, medfører, at sagsøgte 2 kan medsøges ved Sø- og Handelsretten.

Til støtte herfor anføres, at erstatningskravene mod de sagsøgte udspringer af samme retsforhold og er så tæt forbundne, at de bør behandles ved samme domstol. Dette må særligt gælde,

når de sagsøgte som her - til trods for at de er koncernforbundne selskaber - angiver at være uenige om, hvilken rolle de hver især har haft i transporten, herunder hvem der har været afsender."

For H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S er der i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 28. november 2013, hvoraf følgende anbringender fremgår:

"Forholdet mellem NGS [Nørrejylland Gensidige Søforsikring] og SKM [Svensk Kabel & Metalgranulering]

Afvisningspåstand

Til støtte for SKM's afvisningspåstand gør SKM gældende, at SKM er processuel udlænding, og at NGS ikke har godtgjort, at SKM kan medsagsøges i Danmark i henhold til Bruxelles I-forordningens art. 6.

Det gøres endvidere gældende, at sølovens kap. 13 ikke finder anvendelse på forholdet mellem SKM og NGS, og at SKM derfor ikke har værneting i Danmark efter sølovens § 310, stk. 1, nr. 4.

Frifindelsespåstand

Til støtte for SKM's frifindelsespåstand gør SKM gældende, at SKM ikke er afsender af godset, jf. sølovens § 251, nr. 3, idet SKM ikke har truffet aftale med NGS's forsikringstager om transport af gods. SKM har således solgt gods til HJH, men har ikke indgået aftale med rederiet om transport.

SKM gør gældende, at SKM er aflaster som defineret i sølovens § 252, nr. 4, idet SKM har leveret godset til transport. Dette støttes af praksis mellem parterne vedrørende udstedelse af konnossementer, idet SKM normalt angives som "shipper", hvilket er den engelske betegnelse for aflasteren.

Da SKM ikke er afsender af godset, gør SKM endvidere gældende, at sølovens § 290 og § 291 ikke finder anvendelse overfor SKM, da §§ 290 og 291 alene pålægger afsenderen ansvar for skader på skibet. Aflasteren pålægges derimod ikke et ansvar i §§ 290 og 291.

SKM gør derfor gældende, at SKM ikke er ansvarlig overfor NGS for skader på Rebecca Rousing.

Det bestrides, at SKM og HJH kan anses for soliarisk ansvarlige, og det gøres gældende, at det påhviler NGS at føre bevis for, hvilken juridisk person NGS har indgået aftale om transport med, og hvilken juridisk person som dermed er ansvarlig overfor NGS. At NGS ikke har formået at afklare dette, fører ikke til solidarisk ansvar for SKM og NGS.

SKM fastholder derfor, at SKM ikke er ansvarlig overfor NGS for skaderne på Rebecca Rousing.

I tilfælde af at retten skulle finde, at SKM må anses for afsender af godset, gøres det endvidere gældende, at der ikke er tale om farligt gods, at rederiet i øvrigt har haft kendskab til godsets karakter, og at rederiet således ikke kan påberåbe sig § 291, stk. 1, jf. § 291, stk. 2.

Farligt gods defineres i bekendtgørelse nr. 1349 af 15. december 2011 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe som gods, der er opført i IMDG-koden samt faste stoffer, der er opført i tillæg 1 gruppe B til IMSBC-koden.

Det gods, som Rebecca Rousing skulle transportere, fremgår hverken af IMDG-koden eller IMSBC-koden og er derfor ikke farligt gods.

Godset kan heller ikke i øvrigt anses for farligt, da godset ikke i sig selv udgjorde nogen fysisk fare for Rebecca Rousing. Således kan hverken det faktum, at godset var brandbart eller det faktum, at der ved lastning af godset kunne opstå mindre gnister, medføre, at godset kan anses for farligt gods.

SKM gør endvidere gældende, at SKM ikke er ansvarlig overfor NGS efter almindelige erstatningsretlige principper, idet SKM ikke har forestået lastning af godset, og derfor ikke kan have handlet ansvarspådragende i denne forbindelse.

Det gøres endvidere gældende, at NGS' forsikringstager har udvist egen skyld ved ikke straks at tillade brandvæsnet adgang til skibet.

Afslutningsvist gøres det gældende, at NGS ikke har dokumenteret det påståede tab.

Det gøres således gældende, at SKM ikke var inviteret til at deltage i besigtigelsen eller skadesopgørelsen samt valg af værft, hvorved bemærkes, at der ikke blev indhentet flere tilbud, men at det polske værft blev valgt som følge af rederiets særlige forhold til værftet.

Hertil kommer, at der indgår et betydeligt beløb, som er betalt til rederiet for forskellige arbejder, som heller ikke har været i udbud.

Endvidere gøres det gældende, at rederiets egne besigtigelsesomkostninger ikke er erstatningsberettiget, at NGS' tilsynsomkostninger heller ikke er erstatningsberettiget, at Assuranceforeningen Skulds oprensingsomkostninger blev afholdt uden at involvere SKM, hvortil bemærkes, at der tilsyneladende heller ikke her er indhentet tilbud, og at Assuranceforeningen Skulds besigtigelsesomkostninger ligeledes ikke er erstatningsberettiget.

Forholdet mellem HJH [H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S] og SKM [Svensk Kabel & Metalgranulering]

Afvisningspåstand

Til støtte for SKM's afvisningspåstand, gør SKM overfor HJH gældende, at SKM er processuel udlænding, og at HJH ikke har godtgjort, at SKM kan sagsøges i Danmark. Det bemærkes, at hverken Bruxelles I-forordningens art. 6, nr. 1 eller nr. 2 regulerer forholdet mellem HJH og SKM.

Frifindelsespåstand

Til støtte for SKM's frifindelsespåstand gør SKM for det første gældende, at SKM ikke kan holdes ansvarlig for skaderne på Rebecca Rousing med henvisning til købsaftalen indgået mellem HJH og SKM, og til CFR-vilkårene på hvilke købsaftalen er indgået. CFR-vilkårene er Incoterms-vilkår. Incoterms regulerer risikoens overgang, sælgers og købers ansvar og forpligtelser for det solgte gods samt betaling af fragt. Incoterms regulerer derimod ikke ansvaret for øvrige skader, som kan opstå før, under og efter en transport. Således er skaden på Rebecca Rousing ikke omfattet af købsaftalen med tilhørende CFR-vilkår, og SKM kan derfor ikke holdes ansvarlig for skaderne med henvisning til købsaftalen og CFR-vilkårene.

Da et ansvar ikke kan støttes på købsaftalen og CFR-vilkårene, er grundlaget for et eventuelt erstatningskrav erstatning uden for kontrakt og ikke erstatning i kontrakt.

Da der er tale om erstatning uden for kontrakt, gør SKM gældende, at SKM kun er ansvarlig, hvis HJH har lidt et direkte, kausalt og adækvat tab, som skyldes fejl eller forsømmelser udvist af SKM eller fejl eller forsømmelser hos nogen, som SKM hæfter for.

For så vidt angår eventuelle fejl eller forsømmelser udvist af SKM, gør SKM gældende, at SKM ikke har forestået lastningen, at SKM derfor ikke har udvist fejl eller forsømmelser i forbindelse med lastningen, og at SKM derfor ikke er ansvarlig for HJH's tab.

For så vidt angår eventuelle fejl eller forsømmelser udvist af nogen, som SKM hæfter for, gør SKM gældende, at SKM ikke hæfter for Vänerhamn AB, da Vänerhamn AB's medarbejdere ikke var ansat af SKM. Vänerhamn AB er derfor selvstændigt virkende hvervtager, for hvilken SKM - efter almindelige erstatningsretlige principper - ikke hæfter, idet der er tale om et eventuelt ansvar uden for kontrakt.

Hverken SKM eller nogen SKM hæfter for, har således udvist fejl eller forsømmelser i forbindelse med lastningen, og SKM er derfor ikke ansvarlig for HJH's tab.

For det tilfælde at retten måtte finde, at HJH kan gøre et hæftelsesansvar gældende overfor SKM, anfører SKM endvidere, at SKM ikke er bekendt med de konkrete forhold omkring lastningen, da lastningen blev udført af Vänerhamn AB, og at SKM derfor ikke kan oplyse, i hvilket omfang Vänerhamn AB har handlet på en sådan måde, at Vänerhamn AB kan anses for at have udvist fejl eller forsømmelser under varetagelse af lastningen.

For det tilfælde at retten måtte finde, at HJH kan støtte sit krav på købsaftalen, gøres det endvidere gældende, at godset var kontraktsmæssigt, og at SKM derfor ikke har misligholdt den mellem HJH og SKM indgåede købsaftale.

For så vidt angår størrelsen af HJH's eventuelle krav, henvises i det hele til det ovenfor anførte herom under pkt. 2.1.2."

For H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S er der i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 28. november 2013, hvoraf følgende anbringender fremgår:

”Til støtte for frifindespåstanden gør sagsøgte 1 gældende:

at der mellem rederiet og sagsøgte 1 var aftalt tidsbefragtning, hvorfor certepartiets bestemmelser om ansvar finder anvendelse

at det af certepartiets pkt. 12 (bilag A2, side 2) fremgår, at sagsøgte 1 som tidsbefragter alene er ansvarlig for skader på skibet, der skyldes fejl og forsømmelser hos befragter eller dennes ansatte

at det således påhviler sagsøger at godtgøre, at befragter eller dennes ansatte har handlet culpøst

at der ikke foreligger fejl eller forsømmelser hos sagsøgte 1, idet sagsøgte 1 ikke forestod lastningen af godset eller var involveret i den forudgående bearbejdning af godset (skrot)

at rederiet fik tilsendt oplysninger om godset i overensstemmelse med parternes aftale og praksis for de forudgående transporter og har ikke bedt om instrukser vedr. håndtering af lasten/godset eller om yderligere specifikationer eller andre oplysninger om godset

at der derfor ikke kan stilles særlige krav til sagsøgte 1 til tilvejebringelse af oplysninger om godsets art og karakter for denne transport

at betingelserne for anvendelse af det objektive ansvar i sølovens § 291 i øvrigt ikke er opfyldt, idet rederiet var fuldt ud bekendt med godsets art og karakter/egenskaber pga de utallige rejser med skrot som rederiet gennemførte med REBECCA ROUSING og andre skibe for sagsøgte 1

at der normalt ikke er nogen større risici forbundet med transport af skrot, som medfører at skrot må anses for farligt gods, og det bestrides, at dette parti skrot kan betegnes som farligt gods henset til rederiets store erfaring og indsigt i håndtering og transport af skrot

at sølovens § 291 i øvrigt ikke finder anvendelse i forholdet mellem sagsøger og sagsøgte 1, idet der foreligger tidsbefragtning omfattet af sølovens kapitel 14 og da § 291 alene finder anvendelse ved stykgodstransporter omfattet af sølovens kapitel 13

at det bestrides, at sagsøgte 1 er "afsender" for denne transport, idet sælger og afsender var sagsøgte 2 i henhold til INCO term "CFR", ligesom sagsøgte 2 ville være blevet anført som "shipper" i konnossementet (hvis konnossementet var blevet udstedt) i overensstemmelse med de tidligere udstedte konnossementer

at et eventuelt ansvar som afsender derfor påhviler sagsøgte 2, og der er ikke grundlag for at pålægge de sagsøgte solidarisk ansvar eller at anse begge de sagsøgte for afsender i forhold til sagsøger

at der derfor ikke er grundlag for sagsøgers regreskrav mod sagsøgte 1 eller friholdelsespåstanden

at sagsøgers krav skal reduceres på grund af egen skyld hos sagsøgers forsikringstager/besætningen hos REBECCA ROUSING idet besætningen forsømte at bekæmpe branden effektivt, herunder ved indledningsvist at nægte at tillade brandfolkene at komme ombord på skibet/bekæmpe branden

at tabsopgørelsen i øvrigt bestrides idet omfanget af den udførte reparation af skibet og relevansen af de afholdte omkostninger ikke er tilstrækkelig dokumenteret

at de sagsøgte ikke er ansvarlig for besigtigelsesomkostninger afholdt af SKULD, som synes at være kaskoforsikringen og det af sagsøger rejste krav uvedkommende, eller for rederiet eget tilsyn/ besigtigelse m.v. (bilag 7), som ligeledes er de sagsøgte uvedkommende.

Til støtte for sagsøgte 1's friholdelsespåstand over for sagsøgte 2 gøres det gældende

at der er værneting i forhold til sagsøgte 2 efter Bruxelles I forordningens artikel 6

at sagsøgte 1 heller ikke i forhold til sagsøgte 2 kan anses for "afsender", idet sagsøgte 2 var sælger af godset og ville have været anført som "shipper" i konnossementet, hvis et konnossement var blevet udstedt

at der mellem sagsøgte 1 og sagsøgte 2 var indgået aftale om køb af lasten basis INCO terms "CFR", herunder at sagsøgte 2 skulle forestå lastningen i Sverige, hvorfor sagsøgte 2's eventuelle ansvar over for sagsøgte 1 er et ansvar i kontrakt (og ikke et ansvar uden for kontrakt/deliktsansvar)

at hvis det lægges til grund, at lasten indeholdt brandfarlige væsker el lign (rester af benzin eller olie), bærer sagsøgte 2 ansvaret herfor, idet sagsøgte 2 var forpligtet til at levere skrot til sagsøgte 1 uden et sådant indhold, hvorfor lasten da ikke var kontraktmæssig,

at hvis det lægges til grund at branden skyldes lastens indhold af brandfarlige væsker, er sagsøgte 2 ansvarlig over for sagsøgte 1 for konsekvenserne af den manglende opfyldelse af sagsøgte 2's kontraktuelle forpligtelser, og for evt. uagtsomhed hos sagsøgte 2,

at sagsøgte 2 hæfter for fejl og forsømmelser hos dennes underleverandør/medkontrahent som forestod lastningen, Vänerhamn AB, og i det omfang der foreligger fejl og forsømmelser hos Vänerhamn AB, som har forårsaget eller medvirket til branden, er sagsøgte 2 ansvarlig herfor og forpligtet til at skadesløsholde sagsøgte 1."

Sø- og Handelsrettens begrundelse og resultat

Først behandles spørgsmålet, om sagen i det hele skal afvises i forhold til Svensk Kabel & Metalgranulering AB (sagsøgte 2) på grund af manglende værneting i Danmark.

Det afgørende for, om Svensk Kabel & Metalgranulering AB, der er et svensk selskab, også kan sagsøges i Danmark, er, om kravene mod dette selskab er så snævert forbundne med kravene i sagen mellem Nørrejylland's Gensidige Søforsikringsforening (sagsøgeren) og H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S (sagsøgte 1), at betingelsen om værneting i artikel 6, nr. 1, i Bruxelles I-forordningen er opfyldt.

Efter oplysningerne om det indbyrdes forhold mellem parterne såvel i denne konkrete sag som i øvrigt samt efter indholdet af parternes aftaler og det faktiske forløb i sagen, findes spørgsmålet om Svensk Kabel & Metalgranulering AB's eventuelle (med)ansvar for de opståede brandskader at være så snævert forbundet med sagen mellem de to danske selskaber, at betingelsen for også at sagsøge det svenske selskab i Danmark er opfyldt, jf. artikel 6, nr. 1, i Bruxelles I-forordningen.

Påstandene om afvisning på grund af manglende værning tages derfor ikke til følge.

Om betalingskravet i anledning af de opståede brandskader bemærker retten følgende:

Efter alle de foreliggende oplysninger, herunder "Insatsrapport" fra det svenske brandvæsen og de to besigtigelsesrapporter med tilhørende bilag samt de afgivne vidneforklaringer, må det lægges til grund, at det ikke med sikkerhed kan fastslås, hvad der forårsagede branden, og hvordan branden videre udviklede sig.

Der kan derfor heller ikke gives Nørrejylland's Gensidige Søforsikringsforening medhold i synspunktet om, at det er dokumenteret, at branden var forårsaget af, at bilskrottet indeholdt rester af ulovlige brandfarlige væsker, som f.eks. benzin og olie, og at der altså var tale om farligt gods, som ikke var deklareret som sådan over for rederiet. Der er herefter ikke grundlag for at pålægge objektivt ansvar for skaderne i medfør af sølovens § 291.

Efter det foreliggende og navnlig indholdet af "Insatsrapport" fra det svenske brandvæsen, der som den eneste af rapporterne er baseret på umiddelbare iagttagelser af brandulykken, samt efter indholdet af den indberetning skibets egen kaptajn foretog til Opklaringsenheden ved Søfartsstyrelsen af 31. maj 2011 (vedlagt som bilag til Besigtigelsesrapporten fra Survey Association Limited A/S af 20. juni 2011), må det derimod lægges til grund, at der har været tale om et samspil af flere faktorer, der har forårsaget branden og medvirket til dens videre udvikling. Som forårsagende faktorer fremhæves, at bilskrottet indeholdt en række lovligt brandbare materialer, bl.a. plast, gummi og PUR (dvs. skumplast), at der opstod gnister i forbindelse med selve lastningsarbejdet, at der var en åben dør mellem forepeaken/trodse-

rummet og lastrummet, hvilket medvirkede til at forværre skaderne, samt at et besætningsmedlem (lugemanden) observerede røg fra lasten allerede ca. 1 time, før brandvæsenet blev tilkaldt, og at brandvæsenet efter ankomsten måtte vente i ca. 10 minutter, før de fik adgang til skibet, fordi kaptajnen foretrak selv at forsøge at slukke branden.

Der er ikke afgivet vidneforklaring af skibets kaptajn eller andre besætningsmedlemmer, som har set selve branden, og hverken Nørrejylland's Gensidige Søforsikringsforening eller rederiet (forsikringstageren) har iværksat tekniske undersøgelser til nærmere belysning af brandårsagen/erne eller taget initiativ til at afholde syn og skøn, eksempelvis af indholdet af de tilbageværende skrotmaterialer og skibets lastrum mv.

På denne baggrund findes Nørrejylland's Gensidige Søforsikringsforening heller ikke med tilstrækkelig sikkerhed at have godtgjort, at der er grundlag for at pålægge og/eller Svensk Kabel & Metalgranulering AB et erstatningsansvar for brandskaderne efter almindelige erstatningsretlige principper.

Som følge af det anførte frifindes begge de sagsøgte selskaber for det rejste betalingskrav.

Der er herefter ikke anledning til at tage stilling til den friholdelsespåstand, H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S har nedlagt over for Svensk Kabel & Metalgranulering AB.

Efter sagens udfald skal Nørrejylland's Gensidige Søforsikringsforening betale sagsomkostninger til H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S og Svensk Kabel & Metalgranulering AB, som efter sagens værdi, omfang og forløb fastsættes til 150.000 kr. til hver af de sagsøgte.

Thi kendes for ret:

H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S og Svensk Kabel & Metalgranulering AB frifindes.

I sagsomkostninger skal Nørrejylland's Gensidige Søforsikringsforening inden 14 dage betale 150.000 kr. til hver af de sagsøgte, H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S og Svensk Kabel & Metalgranulering AB.

Sagsomkostningsbeløbene forrentes efter rentelovens § 8 a.

Per Jørgensen

Lotte Wetterling

Tim Ove Krarup Sørensen

(Sign.)

— — —

Udskriftens rigtighed bekræftes

Sø- og Handelsretten, den