



# KØBENHAVNS BYRET DOM

afsagt den 11. november 2022

Sag BS-21380/2021-KBH

A

(advokat Rasmus Ankjær Tommerup)  
mod

B

(advokat J

## Sagens baggrund og parternes påstande

Retten har modtaget sagen den 3. juni 2021. Sagen drejer sig om regres i medfør af erstatningsansvarslovens § 19, stk. 2, nr. 1.

Sagsøgeren, A har nedlagt påstand om, at sagsøgte, B til sagsøgeren skal betale 1.498.581,00 kr. med tillæg af procesrente fra sagens anlæg, indtil betaling sker.

Kravet ses at være opgjort som følger:

Faktura af 23. januar 2019 fra	C	143.746,00 kr.
Faktura af 21. marts 2019 fra	C	1.790.000,00 kr.
Udenretlig skønserklæring		5.250,00 kr.
Fradrag for salg af truck		<u>-440.415,00 kr.</u>
I alt		1.498.581,00 kr.

Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse.

I påstanden er indeholdt en sædvanlig subsidiær påstand om frifindelse mod betaling af et af retten fastsat mindre beløb.

**Sagsfremstilling**

Ved "Rentalkontrakt" af 15. maj 2017 lejede sagsøgte 1 stk. fabriksny SMV tomcontrainert truck model SL6-ECB90 af **C** til værdi 2.016.375 kr. Af aftalen fremgår følgende:

"alle skader debiteres lejer særskilt idet servicedelen ikke omfatter : overbelastning, påkørsel, forkert anvendelse, skader som følge af kørsel med utilstrækkelig vand eller skader som følge af frostsprængning samt punkteringer. Skader forvoldt ved forsæt, ved groft uforsvarlig kørsel eller anden form for grov uagtsomhed [..]  
forsikring : udlejer har tegnet nødvendig forsikring, der opkræves med kr. 1.318,- ekskl. moms pr. måned. Udgør 4 % af det totale leje-beløb"

Den 27. december 2018 væltede trucken under transport af en container med materiel skade til følge. Trucken blev da ført af chauffør **D** Af skadesanmeldelse fremgår, at uheldet fandt sted på sagsøgtes plads, **X vej**. Endvidere fremgår:

"Beskrivelse af uheldet evt. tegning.  
**D** kommer kørende på pladsen og laver en bremsen som resulterer i at trucken vælter fremover."

Der er fremlagt fotos af den forulykkede truck. Der er endvidere fremlagt skitse af 26. oktober 1998 over sagsøgtes plads.

Af taksatorrapport af 21. januar 2019 vedrørende bjærgning af trucken fremgår, at trucken havde kørt i knap 2.000 timer og var af årgang 2017. Arbejds løn i forbindelse med bjærgning er opgjort til 143.746 kr., hvilket er i henhold til faktura 3000067528 fra **C** hvoraf endvidere fremgår:

"27/12-2018 Maskine væltet. Maskine frigjort fra container. Maskine rejst op ved hjælp af kran. Åg forsøgt nedsænket ( Kan ikke komme ned, tårn er meget skævt) 28/12-2018 Motor tørnet med håndkraft. Motor startet. Funktionskontrol af motor og transmission. Maskine flyttet fra skadessted til opbevaringsplads. 3/1-2019 Diverse adskillelse og demontering for afmontering af åg og mast. Åg afmonteret ved hjælp af kran. Indermast afmonteret ved hjælp af kran. Ydermast afmonteret ved hjælp af kran, V. mastnagle afmonteret med hydraulikpresse, Øre på maskine skævt, ydermast måtte brækkes/lirres fri fra maskine. Maskine, åg, indermast & ydermast transporteret til værksted. 4/1-2019 Maskine renses og vaskes. Kontrol af svejsninger. 11/01-2019 Kontrol af svejsninger (forsat) Gennemgang af maskine sammen med taksator."

Af taksatorrapport af 5. marts 2019 fremgår handelsværdi med 1,8 mio. kr. Endvidere fremgår følgende poster i tilfælde af reparation af trucken:

"ARBEJDSLØN I ALT	219445,00 KR
[..]	
DIVERSE I ALT	10000,00 KR
[..]	
RESERVEDELE I ALT	1120384,00 KR
LAK	22000,00 KR
MILJØOMKOSTNING AF ARBEJDSLØN 1,4%	3072,23 KR
I ALT EXCL. MOMS	1374902,13 KR"

Det ansloges herunder, at der skulle medgå 245 timer hos **C** til reparation. Arbejds lønnen blev efterfølgende den 11. marts 2019 forhøjet med 4.968,60 kr. grundet en forhøjet timepris. Af tilhørende reservedelsliste fremgår:

"BETEGNELSE	KR.
MAST	797859,00
ÅG	393400,00
DIV BOLTE	7502,00
REP AF SELVE TRUCK	45000,00
FORBRUGSMATERIALER FAST BELØB	1000,00
RESERVEDELE I ALT :	1244761,00"

Endvidere fremgår følgende af taksatorrapporten:

"KONTANTERSTATNING : 1800.000 KR. EXCL. MOMS  
 SALG AF RESTER : 443.415 KR.  
 SELVE TRUCKEN VIRKER OG KØRER  
 MOTOR SKAL LØSNES I OPHÆNG OG SÆTTES PÅ PLADS.  
 SKADEN ER EJ ENDELIG OPGJORT, DA SKADEN VIL OVERSTIGER HANDELSVÆRDIEN."

Den 21. marts 2019 fremsendte **C** herefter faktura til sagsøgeren stor kr. 1.790.000 kr. svarende til handelsværdien på 1.800.000 kr. med fradrag af selvrisko på 10.000 kr.

Af sagsøgerens ensidigt indhentede udenretlige skønserklæring af 3. maj 2020 v/skønsmand **E** i en sag mellem **C** og sagsøgeren fremgår:

"Skønset forretningen:

- Det blev påvist at der ikke var tale om større last på trucken end forskrevet, og det blev påvist at trucks, med øvede førere, kører med lasten i højere position end foreskrevet i driftsinstruktionerne side 79.
- Det blev også påvist at føreren der havarede med trucken, var ny og uøvet, og at han sandsynligvis havde bremset for kraftigt i panik.
- Fejl på trucken og ujævnt terræn blev ikke berørt ved skønsforretningen.

På grundlag af det foreliggende materiale og det ved skønsforretningen konstaterede, kan skønsmanden efter bedste evne og overbevisning besvare spørgsmålene således.

### **Spørgsmål 1**

Hvad var årsag til havariet?

#### **Svar 1**

Det er skønsmandens vurdering at årsagen til havariet er en for kraftig opbremsning i den situation hvor containeren er i en højere position en foreskrevet i Driftsinstruktionen. En overraskende ujævnhed i terrænet, eller andet, kan have været initierende for opbremsningen.

Det påviste ved skønsforretningen og den tekniske vurdering peger i samme retning.

### **Spørgsmål 2**

Beskrivelse af i hvilken position/højde containere max. bør køres med, og hvilken position/højde der blev kørt med på uheldstidspunktet?

#### **Svar 2**

Som det fremgår af Driftsinstruktioner pkt. 4.10.2, så skal lasten sænkes så meget som muligt uden at udsynet blokeres. Det svarer til højde C, der vel er mellem 3 og 3,5 meter.

Målt til underkant af container har højden på uheldstidspunktet været omkring 8 til 10 meter.

### **Spørgsmål 3**

Hvilken betydning havde kørsel i den højere position for uheldets indtræden fx mindre sandsynlig for uheldets opståen (mindre end 50%), sandsynligt (50%) eller overvejende sandsynligt (mere end

50%)?

**Svar 3**

Skønsmanden vurderer at det ved "kontant" bremsning, med lasten i den høje position, er det overvejende sandsynligt at trucken vil tippe forover.

**Spørgsmål 4**

Hvilken betydning vil en tilsvarende opbremsning have, såfremt container havde været i korrekt/max position?

**Svar 4**

Skønsmanden vurderer, at det ikke vil have negativ betydning, såfremt der bremses med containeren i højde C."

Sagsøgeren har afholdt udgifter med 5.250,00 kr. ekskl. moms for erklæringen.

Den 19. august 2020 rejste sagsøgeren regreskrav over for sagsøgte. Det anførtes, at sagsøgerens krav da kunne opgøres til 1.493.331 kr.

Ved e-mail af 16. december 2020 svarede sagsøgtes advokat følgende:

"Det bestrides, at skaden på toplifteren kan henføres til fejl eller forsømmelser begået af min klient eller til nogen for hvem min klient måtte hæfte.

Toplifteren blev betjent af min klients medarbejder, der både har erhvervet truckcertifikat og var erfaren med tilsvarende opgaver.

Toplifteren blevet betjent fuldt forsvarligt og under hensyntagen til de faktiske forhold på den pågældende plads. Som oplyst af min klient, var det således påkrævet at hæve containeren med henblik på langsom forbikørsel af andre containere på pladsen. I forbindelse med denne manøvre vælter toplifteren.

Det bestrides således, at skaden kan henføres til forhold, som min klient er erstatningsansvarlig for."

Nærværende sag blev anlagt den 3. juni 2021. I svarskrift af 22. juli 2021 fremsatte sagsøgte følgende opfordring:

"I relation til tabsopgørelsen opfordres (A) **A** til at dokumentere den påståede omkostning forbundet med genanskaf-

felse af maskinen på kr. 1.790.000 på anden måde end ved fremlægelse af faktura udstedt af selskabets forsikringstager.”

I replik af 21. oktober 2021 anførte sagsøgeren hertil følgende:

”For så vidt angår besvarelse af opfordring (A) bedes **B** fremkomme med et forslag til, hvorledes **A** skal besvare denne, da fakturaen, jf. bilag 6, efter **A** opfattelse må anses for at være tilstrækkelig dokumentation for de omkostninger, som er blevet afholdt i forbindelse med skaden.”

Den 26. november 2021 afgav sagsøgte duplik, hvori anførtes følgende:

”For så vidt angår <sup>A's</sup> provokationer, er det noteret, at der ikke kan fremlægges yderligere dokumentation end allerede fremlagt i relation til de afholdte omkostninger/opgjorte tab.”

I processkrift 1 af 13. december 2021 anførte sagsøgeren herefter følgende:

” **B** opfordres (2) til at komme med en klar tilkendegivelse, hvis tabsopgørelsen bestrides, eller såfremt kravet ikke anses for at være tilstrækkeligt dokumenteret ved de i sagen fremlagte fakturaer, jf. bilag 6, da det i så fald vil blive relevant at stille spørgsmål til skønsmanden i relation til tabsopgørelsen.”

### *Brugermanualen*

Af brugermanualen til den omhandlede truck fremgår:

#### **”1 Introduktion**

[..]

**ADVARSEL! FARE VED MANGLENDE OVERHOLDELSE AF ANVISNINGERNE**

Manglende overholdelse af de anvisninger, der gives, kan medføre død eller alvorlig personskade.

Læs og forstå indholdet i denne brugsanvisning inden brug, service og vedligeholdelse af udstyret.

[..]

#### **4.5.3 Aktivering af parkeringsbremsen**

**ADVARSEL! FARE FOR AT TIPPE FOROVER**

Maskinen kan tippe forover, hvis parkeringsbremsen bruges, mens maskinen kører. Risiko for alvorlig personskade og skade på maskinen.

Brug aldrig parkeringsbremsen til at standse maskinen, medmindre det er et nødstilfælde.

[..]

#### 4.6 Nødstop

ADVARSEL! FARE FOR AT TIPPE FOROVER

Hvis nødstoppet bruges, mens maskinen er i bevægelse, kan maskinen kan tippe forover. Risiko for alvorlig personskade og skade på maskinen.

Brug kun nødstoppet i nødstilfælde.

[..]

#### 4.9.5 Betjening af maskinen

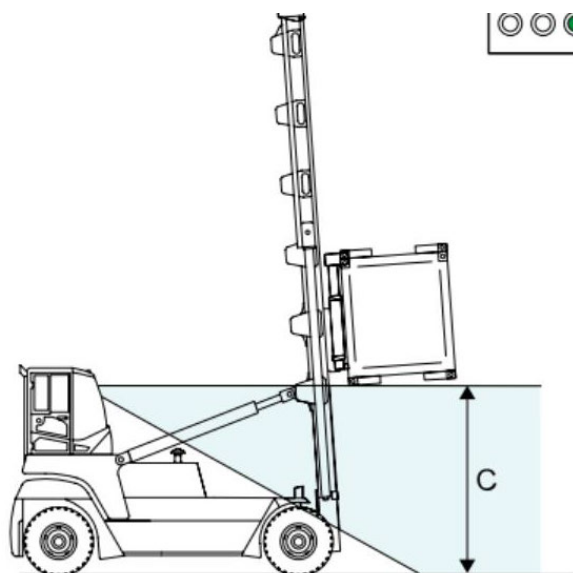
ADVARSEL! FARE FOR AT TIPPE SIDELÆNS

Kørsel i ujævnt terræn kan skade maskinen. Kørsel på underlag, der ikke er tilstrækkeligt stabilt, kan medføre, at maskinen ruller eller synker i. Risiko for alvorlig personskade og skade på maskinen. Kør kun med maskinen på jævnt underlag, der er beregnet til maskinens totalvægt og fladetryk.

[..]

ADVARSEL! FARE SOM FØLGE AF BEGRÆNSET UDSYN

Maskinens arbejdsradius er stor, og udsynet fra førerkabinen er begrænset. Risiko for alvorlig personskade og skade på maskinen. Før du begynder at køre med maskinen, skal du tjekke, at vejen er fri, og at du har frit udsyn.



[..]

#### 4.9.7 Sådan standses maskinen

1. Fjern foden fra speederpedalen (3).
2. Tryk på bremsepedalen (4) og stop maskinen på en rolig, kontrolleret måde.

ADVARSEL! FARE FOR AT TIPPE FOROVER

Pludselig opbremsning eller acceleration kan medføre, at maskinen ruller eller tipper. Risiko for alvorlig personskade og skade på maskinen.

Undgå at bremse eller accelerere voldsomt.

[..]

#### 4.10.2 Transport af en container

##### ADVARSEL! FARE VED TILTNING

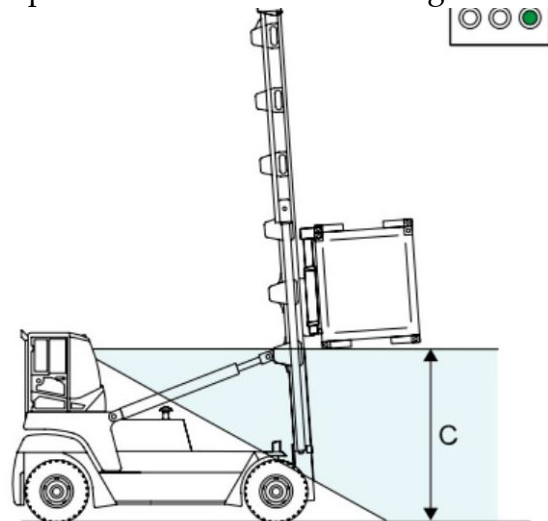
Transport af en container på skråninger eller ujævne overflader kan medføre, at maskinen tilter til den ene side, hvilket kan resultere i alvorlig personskade eller død.

Undgå at køre på skråninger eller ujævne overflader, når maskinen kører med en container. Forsøg aldrig at køre på tværs af eller vende på en skrånning.

1. Kør aldrig med en container, som er drejet til en side. Centraliser lasten med sideskift.

2. Sænk lasten så meget som muligt uden at blokere for udsynet.

Under transport skal transportpositionen være som vist i figuren.



3. Få en anden til at guide dig, hvis der ikke er frit udsyn."

Nærmere om **D**

Af Uddannelsesbevis – certifikat fremgår:

"Det attesteres herved, at

[..]

**D**

med tilfredsstillende resultat har gennemført nedenstående uddannelse/har bestået certifikatprøve og erhvervet certifikat, som giver ret til at betjene/arbejde med:

Gaffeltruck certifikatkursus B, 7 dage

[..]



I tiden fra den 28.08.2018 til 05.09.2018

[..]

Deltageren har bestået en prøve der godtgør, at vedkommende har de teoretiske og praktiske kvalifikationer, der er nødvendige for at føre og betjene gaffeltruck og gaffelstabler, certifikat B. Prøven er aflagt jf. Arbejdstilsynets bekendtgørelse om arbejdsmiljøfaglige uddannelser og specificeret i censorvejledningen for denne certifikattype."

#### *Tidligere uheld*

Der er to gange tidligere sket tilsvarende uheld på sagsøgtets plads. Af skadeanmeldelse vedrørende uheld den 13. april 2012 fremgår således følgende:

"Truck væltede da vi skulle tage en 40 cont ud fra stak."

Af skadeanmeldelse vedrørende uheld den 1. december 2015 fremgår:

" **K** er en af vores nye truckførere som desværre ikke har så meget erfaring endnu. Han kommer kørerne med en 40" reefer container, og et sted på vores plads er der en kloakrende som går på tværs af pladsen, da han kører over der begynder trucken at gynte, så han får lidt et chok og kommer til at træde hårdt på bremsen, som resulterer i at trucken vælter forover."

Det er oplyst, at sagsøgeren ligeledes var forsikret af de pågældende trucks, og at sagsøgeren ikke gjorde regres gældende i den forbindelse.

#### *Skønserklæringer*

Af skønsmand **F** erklæring af 29. maj 2022 fremgår:

##### **"Spørgsmål 1:**

Skønsmanden bedes beskrive de gældende regler, brugermanualer, sikkerhedsbestemmelser, brancherelevante standarder og/eller normer, der gælder for den i sagen omhandlede truck ved transport af en container.

##### **Svar på spørgsmål 1:**

Pågældende truck skal køre på området efter gældende færdselslov. Derudover skal truckføreren have et gyldigt kørekort samt et truckcertifikat B.

Til pågældende truck af typen SL6-ECB90 har producenten Koncranes udarbejdet en brugermanual (BRUGERMANUAL SMV 3-

7/8 ECC 80-100). Trucken er kun beregnet til at håndtere tomme containere.

Indholdet i brugermanualen jf. "indholdsfortegnelse":  
Introduktion, Sikkerhed og Miljø Produktbeskrivelse, Driftsinstruktioner - Bilag I: Anbefalinger Til Brændstof og Olie, Bilag II: Sikringer Og Relæer.

Fremlagte brugermanual er fyldestgørende og beskriver detaljeret håndteringen/kørslen med trucken. Jeg har ingen bemærkninger til brugermanualen.

Sikkerhedsbestemmelser vedr. håndtering af containere/løft beskrives i en formulering og detaljering, at brugeren ikke kan være i tvivl om, hvordan trucken skal håndteres – herunder løft og kørsel. Reglerne på depotet bør være, at containerpladsen indrettes således, at man let kan håndtere containerne og flytte containerne på en sikker måde, således at et løft/kørsel kan forgå på en sikker måde og i overensstemmelse med brugermanualen.

### **Spørgsmål 2:**

Skønsmanden bedes oplyse, om der i forbindelse med den omhandlede skade blev transporteret en større last på trucken end foreskrevet efter gældende regler, brugermanualer, sikkerhedsbestemmelser, brancherelevante standarder og/eller normer.

### **Svar på spørgsmål 2**

Løftet, da skaden indtraf, var container OOLU 866541-6 (40' dv) - længde 12 m, bredde 2,34 m, højde 2,69 meter - Bruttovægt 3,8 tons.

Pågældende truck har en løftekapacitet på ca. 9000 kg. En lodret transport (løft/sænk) på 3,8 tons ligger inden for truckens begrænsninger, som er beskrevet i brugermanualen, hvorimod en vandret transport (kørsel) med 3,8 tons i så stor en højde vurderes til at ligge uden for brugermanualens anbefalinger samt brancherelevante standarder og/eller normer.

### **Spørgsmål 3:**

I henhold til gældende regler, brugermanualer, sikkerhedsbestemmelser, brancherelevante standarder og/eller normer for den i sagen omhandlede truck bedes skønsmanden oplyse, hvilken højde og/eller position en container skal transporteres ved under kørsel, og ligeledes beskrive hvilken højde containeren blev transporteret ved på uheldstidspunktet.

Skønsmanden bedes begrunde sit svar.

**Svar på spørgsmål 3:**

For at flytte truckens/containerens samlede tyngdepunkt skal containeren sænkes. Afstand imellem niveau og bunden af containeren skal være så stor, at det frie udsyn fremad ikke blokeres for truckføreren. Containerens nøjagtige højde over grund afhænger af hvor højt truckførers øjne er over niveau. Ovennævnte er beskrevet i brugermanualen under punkt 4.10.2.

Sædehøjde over niveau er oplyst til 2,8 meter så bunden skal være ca. 3 – 3,2 meter over niveau. [..]

Det vurderes, at containers bund har været ca. 11 meter over niveau, da trucken væltede. (Containers tyngdepunkt 12,4 meter over grundt niveau).

**Spørgsmål 4**

Skønsmanden bedes beskrive, hvad der efter skønsmandens vurdering var årsagen til, at trucken havarerede i forbindelse med transport af en container den pågældende dag.

Skønsmanden bedes begrunde sit svar, og hvis muligt, angive graden af sandsynlighed.

**Svar på spørgsmål 4**

Der vurderes, at pågældende container ikke har været sænket til transportposition, som er beskrevet i brugermanualen. I forhold til det samlede tyngdepunkts beliggenhed har trucken kørt med for høj fart. Truckens opbremsningen med den højt hævede container har bevirket, at inertien har trukket trucken med containeren fremefter med det resultat, at trucken/containeren er tippet forover.

Ud fra de fotos, der er fremlagt i sagen, vurderes det, at kørebanen har været relativ smal pga. af stakbredden i det område, hvor trucken tippede. Den transporterede container har derfor skullet løftes op over 4 stakkede containere i højden på hver side af kørebanen for at kunne passere.

Der henvises til fotos i bilag 12 i bilaget " Sagsakter", der er vedlagt denne rapport.

**Spørgsmål 5:**

Under hensyn til truckens størrelse, vægt og last på uheldstidspunktet, samt forholdene på stedet, bedes skønsmanden vurdere,

om transporten af containeren i forbindelse med havariet blev udført i overensstemmelse med gældende regler, brugermanualer, sikkerhedsbestemmelser, brancherelevante standarder og/eller normer.

Skønsmanden bedes begrunde sit svar.

**Svar på spørgsmål 5:**

Da skaden indtraf, blev der kørt med den tomme container OOLU 866541-6 (40' dv) - længde 12 m, bredde 2,34 m, højde 2,69 meter og med en bruttovægt på 3,8 tons.

Pågældende truck har en løftekapacitet på ca. 9000 kg.

Det vurderes, at transport/håndtering af pågældende containere (40' container med en vægt af 3,8 tons) ikke blev udført hensigtsmæssigt og i overensstemmelse med brugermanualer og brancherelevante standarder og/eller normer.

Container har ikke været sænket til transportposition, som er beskrevet i brugermanualen. Transport-kørsel med en tom container med en vægt på 3,8 tons i en højde på ca. 10 meter bør ikke finde sted, da trucken med lasten let vil kunne vælte/tippe.

**Spørgsmål 6:**

Besvares spørgsmål 5 benægtende bedes skønsmanden oplyse, om årsagen til uheldet skyldtes den omstændighed, at transporten af containeren i forbindelse med havariet ikke blev udført i overensstemmelse med gældende regler, brugermanualer, sikkerhedsbestemmelser, brancherelevante standarder og/eller normer, der gælder for den i sagen omhandlede truck ved transport af containere.

Skønsmanden bedes begrunde sit svar og, hvis muligt, angive graden af sandsynlighed.

**Svar på spørgsmål 6:**

Pågældende truck skal køre på området efter gældende færdselslov – Herunder afpasse kørslen efter forholdene.

Kørsel/transport med en 3,8 tons container i så stor en højde vurderes til ikke at være i overensstemmelse brugermanualer samt brancherelevante standarder og/eller normer.

Sandsynligheden for, at skaden skyldes, at containeren er kørt med for stor en fart i forhold til løftehøjden vurderes til at have en sandsynlighed-grad på 95%.

[..]

**Spørgsmål IA:**

Den sagkyndige bedes oplyse, om det er i strid med almindelig praksis og/eller gældende normer, at en containerplads som sagsøgte er indrettet således, at containerne stables i forskellig højde, og at passage med en topløfter, der transporterer en container i givet fald nødvendiggør, at containeren transporteres i en højde, der overstiger de pågældende stabler på pladsen.

I bekræftende fald bedes den sagkyndige nærmere redegøre for, hvilket sammenligningsgrundlag den sagkyndige i givet fald har benyttet sig af.

**Svar på spørgsmål IA:**

Sagkyndige har ca. 30 års erfaring inden for havne og containerdepoter. (Som besøgende i forbindelse med marine-survey-opgaver). Når man indretter et depot og placerer stablerne af containere bør der altid tages hensyn til, om truckene kan operere sikkert i henhold til færdselsloven og truckens brugermanual.

**Spørgsmål IB:**

Den sagkyndige bedes oplyse, om de tekniske forskrifter, herunder brugermanualen for den pågældende topløfter indeholder en maksimal transporthøjde for en container af den type, som blev håndteret på uheldstidspunktet. Der var tale om følgende container:

Model: OOLU 866541-6

Længde: 12 m

Bredde: 2,34 m

Højde: 2,69 m

Vægt: 3,8 tons

**Svar på spørgsmål IB:**

I brugermanualen er der ikke oplyst en maksimumhøjde under kørsel, men brugermanualen bekendtgør:

”Sænk lasten så meget som muligt uden at blokere for udsynet. Under transport skal transportpositionen være som vist i figuren”.

Sagkyndige fortolker det således, at maksimumhøjden for en container under transport er:

Ved normal kørsel - Containeren skal sænkes mest mulig, dog må containeren ikke blokere for udsynet for truckføreren.”

”Spørgsmål SS IC,

Skønsmanden har i forbindelse med besvarelsen af spørgsmål 3 anført, at sædehøjde over niveau er oplyst til 2,8 meter så bunden skal være ca. 3 – 3,2 meter over niveau. Denne besvarelse indebærer, at bunden af containeren skal være 20-40 cm. over niveauet for truckens sædehøjde, hvilket må forventes at blokere chaufførens udsyn fuldstændigt. Skønsmanden bedes derfor nærmere redegøre for sit svar og i givet fald nærmere angive, om der er tale om en slåfejl.

Svar på spørgsmål SS IC,

Der er desværre tale om en fejl i mit svar på spørgsmål 3, da højden fra sædet til truckførerens øjnene ikke er medtaget i niveau/højdeberegningen.

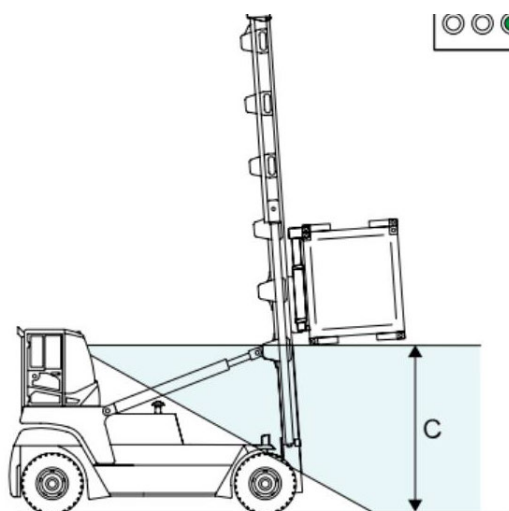
For at sikre et frit udsyn og for at undgå at truckens tyngdepunkt hæves unødigt, bør containerens underkant kun hæves op til et niveau over grunden, hvor truckføreren har frit udsyn. En ca. højde af containerens underkant (ideelle afstand over niveau) vil således være: (Afstand fra køreunderlaget til truckens sædehøjden) + (Afstanden fra sædet til øjenhøjden) + Imaginær sikkerhedshøjde for at korrigere for mulig parallax effect\*) = 2,8 m + 0,8 m + 0,5 m ~

Ca. 4 meter.

\* Sigtelinjen til et stationært mål ændrer sig, når man ser målet fra forskellige vinkler.

Der henvises til ” Bilag 11 - Brugermanual fuld version\_ocr” afsnit 4.10.2, hvor der står:

”2. Sænk lasten så meget som muligt uden at blokere for udsynet. Under transport skal transportpositionen være som vist i figuren”.



Spørgsmål SS ID,

Der henvises til skønsmandens besvarelse af spørgsmål 4. Skønsmanden bedes oplyse, om uheldet, som det er beskrevet, ud fra en teknisk vurdering også kan henføres til en situation, hvor chaufføren kan have taget fejl af bremse og speeder, eller om en sådan årsag til uheldet må udelukkes, fordi uheldet af tekniske årsager ville være indtruffet, også ved en normal opbremsning og/eller standsning.

Svar på spørgsmål SS ID,

Hvis chaufføren har taget fejl af truckens bremse i stedet for speederpedalen, har dette med stor sandsynlighed været årsagen til ulykken.

Som de ses på de fotos, der er taget af pågældende truck kort efter hændelsen, er depotets køreunderlag relativ udjævnet. (Der henvises til bilaget "sagsakter" – side 36 og side 186).

Farten på uheldstidspunktet er ikke oplyst, og er svær at vurdere/beregne ud fra de forliggende oplysninger, men jeg vurderer, at trucken let vil tippe forover ved en given hastighed og efterfølgende opbremsning når:

1. Vægten af containeren er 3,8 tons.
2. Containerens tyngdepunkt er løftet ca. 12 meter over niveau.
3. Der køres på et relativ ujævnt underlag.

Spørgsmål SS IE,

Kan skønsmanden bekræfte, at en truck som i nærværende fra fabrikken er indrettet således, at den kan køre og bringes til standsning samtidig med, at en byrde er løftet til højeste position?

Svar på spørgsmål SS IE,

Det kan bekræftes, at en tom-containertruck skal kunne køre og bringes til standsning, når containeren er løftet til højeste position.

Spørgsmål SS IF,

Skønsmanden bedes oplyse, om det er almindeligt forekommende, at en truck som i nærværende sag eller lignende maskiner, der anvendes til løft og samtidig transport af byrder, er indrettet med sikkerhedsanordninger, som bringer maskinen til stop eller lignende, hvis maskinen betjenes eller anvendes på en måde, som medfører særlig risiko for havari, skade, mv.

Svar på spørgsmål SS IF,

Med hensyn til løft og kørsel er jeg ikke bekendt med, at en normal udstyret tom-container truck har nogen sikkerhedsanordninger, der bringer maskinen til stop, hvis der køres for hurtigt i forhold til containers vægt og højde over niveau.”

### Forklaringer

Der er under sagen afgivet forklaringer af skønsmand **F** og **H** **G** **D**

**G** har forklaret, at hun har været direktør for sagsøgte i år. Sagsøgte er et containerdepot, der tager sig af opbevaring, reparation og vedligeholdelse af søcontainere. Sagsøgte har to containerdepoter i Danmark, et i Aarhus og et i København. De var flere ansatte i 2018, nu er de i Aarhus og i København.

Når de modtager containere fra deres kunder, besigtiger de dem for skader. Hvis en container er skadet, bliver den kørt til en plads til opbevaring for skadede containere, og der sendes tilbud til kunden. Hvis containeren er ok og ikke skal rengøres, køres den til et andet område, og det er det område, der er i spil i denne sag. De foretager de samme arbejder i Aarhus og København.

Foreholdt skitse af 26. oktober 1998 har **G** forklaret, at de to røde bygninger er deres kontorer. Containerne opbevares i rækker mellem de anførte køreveje. Bygningen med "(95)" anført er værkstedet. Størstedelen af containerne bliver repareret eller rengjort og bliver derefter kørt fra værkstedet til opbevaringsområdet. Der anvendes 20-fods- eller 40-fods-containerne. I opbevaringsområdet er containerne sorteret efter kunde og størrelse. For større redier sorteres der endvidere efter, om det er til sart eller almindeligt gods. I opbevaringsområdet vil containerne stå i større eller mindre stakke. Det er et større puslespil. Ved værkstedet står de helt tilfældigt i den rækkefølge, de er modtaget i.

Havariet skete i opbevaringsområdet. Man kan på de dokumenterede fotos se, at stakhøjden på det tidspunkt var op til fire containere. De kan have perioder med mange containere, og så går de op i fem containeres højde. De trucks, de benytter til at flytte rundt på containerne, lejer de hos **C** I 2018 havde de fire. Den ene kørte ikke, men de tre kørte, og de havde tre chauffører. Det var samme type maskine, og alle var fra **C** Hele arbejdsdagen går med at flytte containere. En container håndteres i gennemsnit syv gange på en dag.

I øjeblikket har de containere i København. I Aarhus er der I 2018 havde de nok containere i København. Det er vigtigt, at containerne står tæt, og at de står i blokke. Hvis de står en og en, kan de vælte i en storm. I dag



har sagsøgt et lidt mindre område, men med en plads, der koster                    kr. om året i leje, er det vigtigt, at de får pladsen fyldt ud, og at alle kvadratmeter bliver brugt. De har ikke været på **X vej** altid. De kom dertil i 1998.

De vedligeholder pladsen hvert år. Det er typisk efter vinteren. De ser, om der er frostskafer. I København er pladsen belagt med asfalt. Det er ikke lige så stabilt som for eksempel de SF-sten, de har i Aarhus. Truckene kan med deres vægt vride asfalten, så der opstår småhuller. De udbedrer typisk én gang om året. Hun vil tro, at de i 2018 havde repareret i foråret/henad sommeren. Hun har undersøgt det i forbindelse med sagen, men hun husker ikke datoen. De anvendte et asfaltfirma, der typisk gravede op og lagde ny stabilgrus, før der blev asfalteret på ny.

Arbejdstilsynet kom fra tid til anden. Sagsøgte har ikke fået anmærkninger om, at der var huller på pladsen, eller at den var farlig at køre på.

**G** er inde over ansættelser af chauffører, men ellers er det formanden, der står for det. Ansøgere skal tage deres certifikat med til ansættelsessamtalen. Formanden vurderer, om personen er ok, og om han har det, der skal til. Hun ser det efterfølgende og skriver ansættelsesaftalen. En chauffør vil de første par dage køre med en anden truckfører, der er erfaren. Når man får certifikatet, har man typisk ikke prøvet de trucks/topløftere, som sagsøgte kører med. De er derfor i en periode nødt til at køre med dobbelt bemanning. Derefter har pågældende nogen dage, hvor han tager noget af det lette arbejde, der ikke kræver så høj præcision. Hun husker ikke **D** forløb præcist, men han har været igennem det samme.

**G** kan ikke køre topløftere, men hun ved dog noget herom. Hun ved blandt andet, at nødbremsen sidder oppe. Hun ved også, hvor pedalbremsen er m.m. Når chaufføren skal flytte en container fra A til B, løfter han containeren og kører den op i en højde, så han har udsyn. Han kører derefter med den i den højde. Når han kører ind i stakkene, vil han kunne være nødt til at hæve containeren for at komme forbi andre containere. Derefter vender han trucken og sætter containeren, hvor den skal være. Forinden løfter chaufføren containeren for at kunne orientere sig. Man kører da i den højeste position. Man kører derefter frem for at sætte den på plads. Containerne er 2½ meter dybe.

De trucks, sagsøgte benyttede, var alle neddrolet i forhold til, hvor hurtigt de kunne køre. De rutinerede chauffører havde en evne til at køre som Formel 1-kørere. Hun husker ikke, hvor meget hastigheden var sat ned. Den var ikke nede på laveste niveau. Hun vil tro, at den var på det mellemste niveau.

Hun var ikke til stede under havariet. Hun var vist i Aarhus til bestyrelsesmøde. Hun fik et opkald fra en medarbejder, som sagde, at der var sket en

skade, og at **D** havde kørt maskinen, men at han havde det godt. Han havde slået sig og var chokeret. Han var kommet ud af maskinen, og der var kun materiel skade. Hun spurgte, hvad der var sket, og fik at vide, at **D** var gået i panik og havde bremsset, hvor han ikke skulle. Han havde syntes, at trucken begyndte at vippe, og hans refleks var at træde på bremsen, og så væltede den. Han kørte med containeren helt oppe.

Hun kom dagen efter, og de talte med **D** og blev enige med ham om, at det nok var bedst, at han kom ud at køre igen med det samme, og det gjorde han, hvor han følte efter, hvordan det gik. Hun talte også med **D** om uheldet, og han sagde, at han syntes, at den bevægede sig, og så blev han usikker. Maskinen var stadig på pladsen på det tidspunkt.

Foreholdt de fremlagte fotos har **G** forklaret, at hun så trucken i væltet stand. Den havde stadig containeren på. Containeren og nogle containere i rækken, der var blevet skubbet til, var beskadigede.

Foreholdt bilag 12, 1. foto, har **G** forklaret, at de ikke talte om, hvorvidt det var en voldsom skade eller ej. Hun kunne se, at masten på trucken var færdig. Masten var drejet. Åget, det er hydraulisk for at kunne håndtere forskellige containerstørrelser, var også ødelagt. Det var ikke hendes opfattelse, at der var noget galt med selve trucken.

Hun talte med **C** om, at de havde en skade, og at de skulle bruge en anden maskine. Der gik lang tid, før hun fik at vide, at der var et regreskrav. **C** leverede en anden maskine på et senere tidspunkt.

Hun mener, at hun første gang hørte om kravet ved sagsøgerens brev af 19. august 2020. Hun tænkte, at det var mærkeligt, at hun fik kravet. De havde haft to tilsvarende sager, hvor det også var sagsøgeren, der var forsikringssselskab, og hvor masterne også var beskadigede. Hun tog det ikke umiddelbart så alvorligt. Hun spurgte **C** herom, og de sagde, at det var ude af deres hænder, og at hun måtte tale med sagsøgeren. De to andre gange var det samme type maskine, hvor den var gået i svingninger, og hvor førerne havde trådt på bremsen.

Sagsøgte er ikke blevet kontaktet i relation til opgørelsen, til værdien af trucken, eller om man kunne tilbagekøbe de stumper, der ikke var gået i stykker.

Hun ved, at **C** købte maskinen for ca. 440.000 kr. Sagsøgeren satte den til salg på deres portal. **C** købte maskinen uden masten, fordi denne var totalskadede. Det er **L** værkstedsschef hos **C** der har oplyst dette. Så vidt hun ved, blev trucken kørt fra sagsøgte til **C** værksted, hvor den blev repareret.

De har handlet med **C** i 40 år. De har alene kørt med topløftere. De har ikke haft andre skader af den art, end de tre gange der er nævnt i sagen.

Foreholdt skitse af 26. oktober 1998 har **G** forklaret, at køregangene er 12 eller 18 meter brede. Man har ikke gjort gangene bredere, for ellers kan man ikke få plads til alle containerne. Det har økonomisk betydning, hvor tæt de står på pladsen. Der er tilstrækkelig plads til at køre med containerne nede. **D** skulle dog i det konkrete tilfælde løfte containeren op for at komme forbi. Det er svært at sige, hvor mange containere de havde på det pågældende tidspunkt. De bliver ved at med at sætte flere og flere uden på stakene, når de er fyldt op.

**D** var i gang med at køre en container hen for at sætte den af. Han kørte ind og skulle vende rundt for at sænke den ned på plads i en stak. Han har ikke kørt langt.

Hun har hørt fra andre, hvad der var sket.

Sagsøgte har gennemgået manualen med truckførerne mange gange. Den ligger fremme i kantinen. **D** vidste, hvor den lå. Sidemandsoplæring foregik fra de erfarne. Hun vil tro, at de har talt med **D** om brugermanualen.

**D** har forklaret, at han var chauffør hos sagsøgte i 2018. Hans arbejde bestod i at køre containere frem og tilbage. Han kan ikke huske, hvornår han begyndte, men han havde taget certifikatet lige inden. Foreholdt det fremlagte certifikat har **D** forklaret, at det passer meget godt, at han fik certifikatet den 5. september 2018.

Han skulle flytte containerne alt efter, hvad det var for en type. Han blev oplært lidt. Han fik at vide, hvordan maskinen virkede, og hvordan man styrede den. Man sad ikke to i maskinen. Han fik forklaret, hvordan man gjorde, og så kørte han i den.

Når man skal flytte en container, er der et åg med nogle arme, der skal sænkes ned over containeren. Armene låser på containeren, og så kan man løfte den. Man kører med containeren lidt over ansigtshøjde, så der er udsyn. Når man afleverer containeren, skal den enten oven på andre containere eller ned på jorden. Man stabler dem i højden. Fire var vist maks. på det tidspunkt. Man kører hen til stakken, løfter containeren op, løfter åget fremad, og sænker det derpå, så containeren kan komme på plads.

Uheldet skete i december 2018, og han har siden prøvet at glemme det. Han kørte vist med en 40-fods-container. Han kørte først med den nede, men for at komme forbi andre containere, tog han den op i højden. Han husker ikke, om det var dér, at han skulle aflevere containeren. Der var en fordybning i vejen. Da han ramte den, begyndte trucken at vælte forover. Han gik i panik i førerhuset; han måtte bare holde fast. Han ved ikke, hvad der skete. Han slog hovedet godt og grundigt.

Han kom kørende i normal højde, stoppede, og løftede så containeren. Han kørte derefter frem med 2-3 km/t. Det var mest sikkert. Man kunne ikke køre med den hurtigere i den højde. Han husker ikke, hvor langt han skulle køre med den. Det var måske 20-30 meter.

Han løftede den vist ikke helt op. Han løftede den op, så han kunne komme forbi. Der er ikke noget speedometer i trucken, men han kørte frem i langsommere tempo, end man normalt går i. Han kiggede op, mens han kørte. Han ramte en fordybning, hvorefter den begyndte at vippe forover. Han husker ikke, om den kørte frem af sig selv, når man satte den i gear. Han ved ikke, om han trykkede på bremsen, eller om han anvendte motorbremse. Foreholdt bilag 3, foto, har vidnet forklaret, at han godt kan genkende det. Han mener, at man kan se fordybningen på fotoet i nederste højre hjørne.

Der kom nogen og hjalp ham ud. Han tog ikke på skadestuen. Han havde det fint nok, men var chokeret. Der var nogen, der spurgte, hvad der var sket. Da gav han samme forklaring. Han blev sendt hjem på dagen, men han fik lov at køre dagen efter. Dér var han meget påpasselig og usikker; han havde det ikke godt. Han fortsatte ½ år derefter. Han kører fortsat truck i dag. Det er dog meget mindre trucks.

Foreholdt skitse af 26. oktober 1998 har vidnet forklaret, at han ikke husker, om uheldet skete på det sted, hvor der er sat kryds. Det var i en af rækkerne. Han husker ikke, hvor han havde taget containeren fra.

I begyndelsen var det en ny følelse at køre med containeren i den højde. Det var ubehageligt, når den var så højt oppe. Det var ikke altid, at man skulle have den højt hævet. Når man skulle, var det fordi, at gangene var for smalle.

Generelt havde man fokus på, at man ikke ramte noget med containeren, når man kørte med den oppe. Man kunne dog godt se eller fornemme underlaget samtidig.

Han kan ikke huske at have set brugermanualen eller at have læst i den. Han ved ikke, om den lå i kantinen. Han talte med erfarne truckførere, inden han begyndte. Han husker ikke, om de omtalte manualen.

Han orienterede sig altid, inden han kørte. Underlaget var ubehageligt at køre på. Chaufførerne brokkede sig alle indimellem. Pladsen blev vedligeholdt én gang årligt, men der kunne være lunger. Han tænkte selvfølgelig over dette, men containerne skulle også ud; det var jobbet, han var ansat til at varetage for at få løn.

Han ved ikke, om containeren skulle stables i højeste højde. Det er rigtigt, at han skulle have den over nogle containere, der var stablet fire i højden. Han havde gjort det før. Han tænkte ikke, at det var uansvarligt at hæve den så højt. Heller ikke på grund af vejforholdene. Han var ikke presset. Han varetog sit arbejde. Han har hørt om en enkel ulykke før, hvor trucken var væltet. Han tænkte, at det var det, der også skete med ham. Han tænkte ikke over årsagen vedrørende den tidligere ulykke. Det var på grund af en fordybning, at han væltede, og fordi containeren var hævet så højt. Der ville være mindre risiko, hvis containeren havde været sænket.

Forholdt figur under pkt. 4.10.2 i brugermanualen har vidnet forklaret, at de talte om, at det var udgangspunktet. Det gjaldt også, når man kørte i gangene, medmindre der ikke var plads.

Skønsmand F har vedrørende sin besvarelse af spørgsmål 2 forklaret, at det er hans udlægning. Hvis man skal aflevere en container, kan man godt bevæge trucken lige så stille. Tårnet kan vippe. Man retter først tårnet op, så det står lodret, og så kører man ind. Tilsvarende gælder, når man skal have en container fri af en stak. Da er man også nødt til at bakke.

Vedrørende sin besvarelse af spørgsmål 6 har skønsmanden forklaret, at man i givet fald skal køre meget stille. Skønsmanden har ikke været ude hos sagsøgte, men ud fra de optagne fotos ser det ud som om, at asfalten er meget ujævn. Asfaltunderlag gør, at man skal være yderst forsigtig. Hvis man er kørt i en lunke med en lille hastighed, kan det godt føre til en ulykke som den foreliggende. Med en vægt på fire tons i 11 meters højde skal der ikke så meget til, før den vælter. Han kan ikke udelukke, at man kan køre i en lunke.

Foreholdt sin besvarelse af spørgsmål IA har skønsmanden forklaret, at det er normalt, at containere stables i to eller fire containeres højde. Det gør ikke noget, hvis kørevejene er afpasset, så kan man stakke dem lige så højt, som man kan nå.

Han ved ikke noget om truckens funktion i detaljer. Han ved ikke, om den kører, allerede når man slipper bremsen, eller omvendt om den bremses, når man slipper speederen.

Foreholdt sin besvarelse af spørgsmål SS IF har skønsmanden forklaret, at hvis man kører med 15 km/t. og rammer et hul samtidig, så vil man ryge forover, hvis trucken pludselig bremses som følge af en sikkerhedsanordning. Logisk giver det således ikke mening med en sådan ordning. Man skal kunne manøvrere med containere i den højde.

Hvis man skal stable i op til fire containeres højde, skal trucken være i stand til at køre hen til stakken, hæve containeren op og køre hen over stakken for at kunne aflevere. Hvis underlaget er plant, og man kører meget forsigtigt, så kan det godt lade sig gøre. Det er ikke i overensstemmelse med brugermanualen i det hele taget at transportere containere så højt oppe, som den har været i denne sag, det vil sige omkring 11 meters højde. Containeren skal transporteres, så den bliver sænket, så chaufføren har frit udsyn under den. Det svarer til omkring 4 meter.

Hvis man har containeren i 11-12 meters højde, og man kører i en lunke med 15 km/t., så skal der ikke meget til, før den vælter. Omvendt, hvis man kører i fire meters højde, og tårnet er lagt ned, så skal der meget til.

H har forklaret, at han er taksator hos sagsøgeren. Han har læst taksatorrapporterne i sagen. Han takserer alt over 3500 kg, det vil sige gravkøer, busser og lastbiler m.m. Han har udarbejdet taksatorrapporten vedrørende bjærgningen. Det var en nyere maskine. Beløbet på 143.746,00 kr. stammer fra en opgørelse, han fik fra C da trucken blev bjærget.

Han har endvidere udarbejdet taksatorrapporten af 5. marts 2019. Arbejdslønnen er beregnet ud fra den tid, de havde regnet sig frem til, at det ville tage at reparere trucken. Handelsværdien er den værdi, maskinen havde efter årgang og antal kørte timer. Det var det, han havde fået oplyst. Der kom en rapport mere, hvor der var en difference på arbejdslønnen i forhold til timelønnen. Timelønnen havde ikke været forhandlet i nogen år. Beløbet på 443.415 kr. for "salg af rester" bygger på, at sagsøgeren havde udbudt trucken til salg, og det var alene C der havde budt på den. Så vidt han husker, afgav C to bud. Det første var lavere. Det var på ca. 300.000 kr. De skulle imidlertid højere op for at kunne lukke hullet mellem reparationsprisen og handelsværdien. Vidnet ved ikke, hvorfor C lagde et så skævt bud. Sagsøgeren accepterede buddet, idet de da kunne nå den erstatning, som det blev på de 1,8 mio. kr. Så kunne de lukke reparationsbeløbet. Beløbet tilgik sagsøgeren. Samlet gav reparationsprisen og buddet over 1,8 mio. kr.

Hvis de ville have den totalskadet og skulle kunne afregne til handelsværdien, skulle de lukke hullet fra 1,4 mio. kr. til de 1,8 mio. kr. I det tilfælde kan man totalskade den. Det var C der gerne ville have den totalskadet. Dette skyldtes måske blot, at de var i tvivl om, hvorvidt den nogensinde blev

god igen. Den kunne i princippet godt repareres for de 1,4 mio. kr., der stod. Men man var ikke sikker på, at der ikke kunne komme mere på, når man først i gik i gang.

Arbejdet og de andre poster er ikke blevet udført. Der er alene tale om vurderinger af, hvad det ville koste. C kom med reservedelspriser og overslag på arbejds løn.

Handelsprisen er baseret på, at vidnet spurgte C om, hvad en sådan truck med det timetal og årgang havde af værdi. C kom således med input til såvel handelsværdi, reparationspris som tilbagekøbsværdi. Det har været et forhold mellem sagsøgeren og C at fastsætte priserne.

C kan måske godt siges at have kunnet vælge mellem høj eller lav værdi. Der er opbygget en tillid til værkstedet. Det er dem, der laver de pågældende trucks, så det er dem, der ved noget om det. Der er andre firmaer, der reparerer trucks, men det er ikke noget, vidnet har undersøgt.

Han så ikke trucken, før den stod på C værksted. Han har kun set billeder af uheldet. Det var hele tårnet, der var gået i stykker. Der var også noget med motorophænget og nogen kosmetiske skader.

Foreholdt bilag 12, 1. foto, forklarede vidnet, at motorophænget var gået i stykker. Han ved ikke, hvad der koster mest. Han kunne se, at tårnet var dyrt. Det var noget med 700.000 kr. Man kan se prisen på reservedelslisten. Åget var også dyrt. De anførte 45.000 kr. vedrører de kosmetiske ting, der blev givet et overslag på.

Han husker ikke, om han undersøgte, hvad det ville koste at skifte mast og åg. Han fik en pris for, hvad det kostede, af C Som regel er C godt selv klar over, om det kan hænge sammen at reparere maskinen.

Vidnet havde haft en enkelt skade før med en topløfter. Beløbsmæssigt var det dog ikke i nærheden af nærværende sag. Det var således den første skade af den type, han har takseret. Han har ikke været inde over spørgsmålet om at rejse regreskrav.

Resterne udbydes på hjemmesiden M Der sælges til højestbydende. Der sættes ikke nogen mindstepris. Han ringede til M hvor det blev oplyst, at der ikke var kommet nogen bud. Til sidst var det kun C der bød. Det er kun værksteder med et reparatørnummer, der kan byde. Når der bliver lagt ting ud, kan alle se, om det har interesse.

## Procedurer

Sagsøgeren har i sit påstandsdokument anført følgende:

”Den havarerede tomcontainertruck (herefter ”truck”) var forsikret hos **A** der har udbetalt erstatning til sin forsikringstager, **C** og sagsøger er efterfølgende indtrådt i **C** ret mod den erstatningsansvarlige, jf. erstatningsansvarslovens § 22, stk. 1.

**A** har regresret over for **B** såfremt sagsøger kan løfte bevisbyrden for, at sagsøgte forvoldte havariskaden ved grov uagtsomhed, jf. erstatningsansvarslovens 19, stk. 2, nr. 1.

Til støtte herfor gøres det gældende, at **D** handlemåde i forbindelse med anvendelse af trucken og transporten af containeren indebar en indlysende fare for den indtrådte skade, hvilket efter retspraksis er det afgørende kriterium for, om der er udvist grov uagtsomhed.

Som fører af trucken havde **D** ansvaret for, at trucken blev anvendt korrekt og forsvarligt, og ansvarsvurderingen i nærværende sag må tage udgangspunkt i professionens målestok for, hvad der kan anses for en forsvarlig fremgangsmåde ved transport af containere inden for havne- og containerpladser.

Det gøres gældende, at **D** i forbindelse med havariet har begået henholdsvis udvist flere klare fejl og forsømmelser, som hver for sig og dermed også tilsammen udgør groft uagtsomme forhold, og at disse fejl og forsømmelser var årsag til, at trucken havarerede i forbindelse med transporten af containeren med omfattende skader til følge.

Sagsøger gør i den sammenhæng gældende, at det for det første må anses som groft uagtsomt, at **D** i forbindelse med havariet og anvendelse af trucken transporterede en container, der var hævet i ca. 11 meters højde, rundt på containerpladsen og forbi øvrige stablede containere, uanset at denne højde kun må anvendes ved positionering og stabling af en container på øvrige containere. For det andet må det anses som groft uforsvarligt, at **D** ikke forinden påbegyndelse af transportopgaven havde sikret sig, at pladsen var forsvarlig indrettet til at anvende trucken til den pågældende transportopgave.



De elementære sikkerhedsforanstaltninger for brug af trucken fremgår af dennes brugermanual, [..], og som blev udleveret til **B** i forbindelse med leje af trucken.

Af brugermanualens pkt. 1.1.1 fremgår det, at sikker og forsvarlig benyttelse af trucken forudsætter, at brugen af denne sker i overensstemmelse med brugermanualens oplysninger, anbefalinger og advarsler. Det anføres samme sted i brugermanualen, at manualen ikke erstatter passende uddannelse. For at anvende trucken skal føreren have erhvervet gyldigt kørekort samt truckcertifikat B, jf. skønsmandens svar på spørgsmål 1.

Det bemærkes, at **D** knap fire måneder inden havariet havde erhvervet truckcertifikat, [..], hvor det af kursets målbeskrivelsens fremgår, [..], at kursisten efter gennemførelse af uddannelsen kan føre og betjene forskellige trucks med forskellige opbygninger og udstyr efter gældende sikkerhedsbestemmelser.

Det bemærkes endvidere, at det som kvalifikationskrav for at erhverve et truckcertifikat gælder, at vedkommende med udgangspunkt i leverandørens brugsanvisning skal kunne tilegne sig viden om den konkrete maskine, der anvendes, jf. bilag 2 til dagældende bekendtgørelse om arbejdsmiljøfaglige uddannelser nr. 1346 af 29. november 2017.

Skønsmanden har ved besvarelse af spørgsmål 1 foretaget en nærmere vurdering af truckens brugermanual:

*"Sikkerhedsbestemmelser vedr. håndtering af containere/løft beskrives i en formulering og detaljering, at brugeren ikke kan være i tvivl om, hvordan trucken skal håndteres – herunder løft og kørsel. Reglerne på depotet bør være, at containnerpladsen indrettes således, at man let kan håndtere containerne og flytte containerne på en sikker måde, således at et løft/kørsel kan forgå på en sikker måde og i overensstemmelse med brugermanualen." (mine understregninger)*

Det vil således kunne lægges til grund, at **D** i kraft af sin erhvervelse af truckcertifikat og som ansat truckfører hos sagsøgte var eller burde være fuldt ud klar over, at det var nødvendigt at sætte sig grundigt ind i den medfølgende brugermanual til trucken med henblik på at opnå det nødvendige kendskab til den konkrete maskine samt dennes anvendelsesbegrænsninger. Endvi-

dere er det **B** pligt at sørge for, at **D** havde fået tilstrækkelig instruktion i at føre og betjene trucken.

Hvis **D** måtte have undladt at sætte sig ind i truckens brugermanual forinden brug af denne, må dette forhold i sig selv anses for groft uagtsomt, ligesom der vil foreligge grov uagtsomhed fra **B** side, idet sagsøgte således ikke kan anses for at have sikret sig, at truckføreren forinden brug af trucken havde fået det nødvendige kendskab til manualens sikkerhedsforanstaltninger.

Endvidere advares der udtrykkeligt i brugermanualen om, at manglende overholdelse af manualens anvisninger kan medføre beskadigelse af trucken og i værste fald alvorlige ulykker med dødelig udgang for personer, jf. advarslen i brugermanualens pkt. 1.1.1 [..].

Brugermanualen foreskriver desuden, jf. [..], pkt. 4.10.2, at trucken ved transport af containere skal have lasten sænket så meget som muligt uden at blokere for udsynet, og at containeren skal transporteres i transportposition C. Endvidere er det flere steder i brugermanualen forudsat, at containeren under transport skal være placeret i transportposition C.

Skønsmanden har ved besvarelse af spørgsmål 3 og SS IC vurderet, at transporthøjde "C" i brugermanualens pkt. 4.10.2 svarer til, at containerens bund eller underkant skal være ca. 3-4 meter over containerpladsens niveau, idet afstanden mellem bund og niveau skal være så stor, at det frie udsyn ikke blokeres for truckføreren.

Ingeniør **E** nåede frem til samme konklusion i sin rapport, [..], hvor han ved besvarelse af spørgsmål 2 har vurderet, at lasten ifølge brugermanualen skal sænkes så meget som muligt, uden at udsynet blokeres, hvilket svarer til en højde på 3-3,5 meter.

Det gøres gældende, at **D** i forbindelse med havariet har handlet i strid med brugermanualens elementære sikkerhedsforanstaltninger og særligt sikkerhedsforskriften om, at en container ved transport ikke må være højere end transportposition C.

Dette kan bevismæssigt lægges til grund, da skønsmanden i spørgsmål 3 har vurderet, at "*containerens bund var ca. 11 meter over pladsens niveau, da trucken væltede.*"

Ingeniør **E** har ligeledes vurderet i spørgsmål 3, [..], at "målt til underkant af container har højden på uheldstidspunktet været omkring 8 til 10 meter."

**D** har således på uheldstidspunktet ført trucken rundt på containerpladsen og forbi øvrige stablede containere med en last hævet i ca. 11 meters højde, uagtet at denne højde kun må anvendes i forbindelse med at positionere og stable en container på øvrige containere.

At **D** tilsidesættelse af brugsmanualens grundlæggende og elementære anvisninger om, at transport af containere skal ske i en højde af 3-4 meter, var årsag til havariet, kan bevismæssigt lægges til grund ud fra skønsmandens svar på spørgsmål 4:

*"Det vurderes, at pågældende container ikke har været sænket til transportposition, som er beskrevet i brugermanualen. I forhold til det samlede tyngdepunkts beliggenhed har trucken kørt med for høj fart. Truckens opbremsningen med den højt hævede container har bevirket, at inertien har trukket trucken med containeren fremefter med det resultat, at trucken/containeren er tippet forover.*

*Ud fra de fotos, der er fremlagt i sagen, vurderes det, at kørebanen har været relativt smal pga. af stakbredden i det område, hvor trucken tippede. Den transporterede container har derfor skullet løftes op over 4 stakkede containere i højden på hver side af kørebanen for at kunne passere.*

*Der henvises til fotos i bilag 12 i bilaget "Sagsakter", der er vedlagt denne rapport." (mine understregninger)*

Transport af en container, der var hævet i en højde af ca. 10-11 meter, var ifølge skønsmanden ikke blot i strid med truckens brugermanual, men også i strid med generelle sikkerhedsbestemmelser og brancherelevante standarder, jf. skønsmandens besvarelse af spørgsmål 5:

*"Det vurderes, at transport/håndtering af pågældende containere (40' container med en vægt af 3,8 tons) ikke blev udført hensigtsmæssigt og i overensstemmelse med brugermanualer og brancherelevante standarder og/eller normer.*

*Container har ikke været sænket til transportposition, som er beskrevet i brugermanualen. Transport-kørsel med en tom container med en vægt på 3,8 tons i en højde på ca. 10 meter*

*bør ikke finde sted, da trucken med lasten let vil kunne vælte/tippe.” (mine understregninger)*

Det forhold, at **D** på uheldstidspunktet transporterede en container i strid med brugermanualens elementære sikkerhedsforanstaltninger og generelle brancherelevante standarder, var ifølge skønsmanden den direkte årsag til, at trucken havavarede med omfattende skader til følge, jf. skønsmandens svar på spørgsmål 6:

*”Pågældende truck skal køre på området efter gældende færdselslov – Herunder afpasse kørslen efter forholdene. Kørsel/transport med en 3,8 tons container i så stor en højde vurderes til ikke at være i overensstemmelse brugermanualer samt brancherelevante standarder og/eller normer.*

*Sandsynligheden for, at skaden skyldes, at containeren er kørt med for stor en fart i forhold til løftehøjden vurderes til at have en sandsynlighed-grad på 95%.” (min understregning)*

Det kan herefter bevismæssigt lægges til grund, at der foreligger årsagsforbindelse mellem **D** klare fejl og forsømmelser i forbindelse med anvendelse af trucken og havariet, idet skønsmanden har vurderet, at årsagen til uheldet med 95 % sandsynlighed skyldes det forhold, at **D** i forbindelse med transporten af en 3,8 tons container kørte med for høj hastighed i forhold til løftehøjden.

Sagsøgte har i sagen gjort gældende, at kørslen med containeren i en højde af 8 til 10 meter var nødvendig og påkrævet for at passere de øvrige stablede containere på containerpladsen, og at trucken derfor blev betjent fuldt ud forsvarligt og under hensyntagen til de faktiske forhold på pladsen.

Dette synspunkt bestrides, idet det gøres gældende, at den omstændighed, at **B** har anvendt en truck et sted, hvor trucken ikke kunne anvendes i overensstemmelse med brugermanualen, netop taler for, at den i sagen omhandlede skade blev forvoldt ved grov uagtsomhed.

Det fremgår da også af skønsmandens svar på spørgsmål 5, at transport af en container med en vægt på 3,8 tons i en højde af ca. 10 meter ikke bør finde sted, da trucken med lasten let vil kunne

vælte eller tippe. Endvidere fremgår det af skønsmandens svar på spørgsmål IA:

*"Sagkyndige har ca. 30 års erfaring inden for havne og containerdepoter. (Som besøgende i forbindelse med marine-survey-opgaver). Når man indretter et depot og placerer stablerne af containere bør der altid tages hensyn til, om truckene kan operere sikkert i henhold til færdselsloven og truckens brugermanual." (min understregning)*

Uagtet at containerpladsen ikke var indrettet til, at trucken kunne operere sikkert i henhold til brugermanualens anvisninger, valgte **D** at fragte containeren, der på tidspunktet var hævet i 8-10 meters højde, rundt på containerpladsen og gennem en "containerkorridor" bestående af stablede containere i fire containere højde, jf. fotoet i bilag 12, til trods for at der herved var indlysende fare for, at trucken kunne tippe forover, bagover eller sidelæns, da fysikkens love bestemmer, at desto højere lasten hæves, desto mere ustabil vil trucken være.

At der foreligger grov uagtsomhed understøttes endvidere af, at der var tale om en almindelig kendt risiko hos **B** idet det bemærkes, at sagsøgte har anført i sit svarskrift, at virksomheden har haft flere "sammenlignelige sager", hvor andre trucks var væltet, og hvor lasten i forbindelse med disse uheld har været "mindst lige så højt" hævet som i nærværende sag, jf. sagsøgte svarskrift s. 4.

**B** har gjort gældende, at kørsel med en container hævet over transportposition C kan anses for tilladt, idet producenten ikke har fundet anledning til at udstyre trucken med en teknisk anordning, der hindrer, at trucken kan løfte og køre samtidigt, og at det derfor ikke er uforsvarligt at transportere containere hævet over transporthøjde C.

Dette synspunkt må klart afvises, idet det bemærkes, at trucken er konstrueret og produceret i henhold til europæiske og internationale standarder og direktiver, jf. brugermanualens pkt. 1.3. Derudover har skønsmanden ved besvarelse af spørgsmål SS IF vurderet, at en truck af den pågældende art ikke normalt er udstyret med en sikkerhedsanordning, der bringer maskinen til stop, hvis der køres for hurtigt i forhold til containerens vægt og højde over niveau.

Den omstændighed, at producenten ikke har fundet anledning til at udstyre trucken med en teknisk funktion, der hindrer, at trucken kan køre med hævet last, skyldes naturligvis den omstændighed, at det skal være muligt at stable og positionere containere i en højde af 10 meter ved krybehastighed.

**B** har gjort gældende, at der er tale om en såkaldt "klapfejl" fra **D** side. Dette bestrides at være tilfældet. Der er således ikke blot begået en enkelt fejl, men en flerhed af fejl, hvorfor der ikke kan være tale om en "klapfejl".

På baggrund af ovenstående gøres det gældende, at sagsøger har løftet bevisbyrden for, at **D** handlemåde i forbindelse med transporten af containeren indebar en indlysende fare for den indtrådte skade, og at **D** anvendelse af trucken i strid med grundlæggende og elementære sikkerhedsforanstaltninger samt brancherelevante standarder var årsag til de omfattende skader på trucken som følge af havariet.

**A** har som forsikringsselskab for **C** haft samlede skadesudgifter på kr. 1.498.581,00, [jf. de fremlagte fakturaer fra **C**]. Det gøres gældende, at kravet mod sagsøgte er dokumenteret på baggrund af de i sagen fremlagte bilag.

Endelig gør sagsøger gældende, at der ikke grundlag for bortfald eller nedsættelse af sagsøgte's erstatningsansvar."

Sagsøgte har i sit påstandsdokument anført følgende:

"2.1 Parternes tvist

Retten skal ved nærværende sag tage stilling til to spørgsmål.

Som anført af sagsøger er det en forudsætning for at rette et regreskrav mod sagsøgte, at skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed. Retten skal således tage stilling til, om havariet den 27. december 2018 kan henføres til grov uagtsomhed begået af sagsøgte's chauffør.

Retten skal herudover tage stilling til, om sagsøgers regreskrav er dokumenteret.

Det er sagsøgtes hovedanbringender, at havariet den 27. december 2018 kan betegnes som et hændeligt uheld, subsidiært en simpel kørefejl/"klapfejl" fra chaufførens side, der ikke kan betegnes som grov uagtsomhed, ligesom sagsøgte bestrider, at sagsøger har dokumenteret at have et berettiget regreskrav svarende til den nedlagte påstand.

## 2.2 Anbringender

Sagsøgtes chauffør, **D**, der er indkaldt til at afgive forklaring, havde på uheldstidspunktet været ansat hos sagsøgte i ca. ½ år.

Chaufføren havde gennemført relevant uddannelse og opnået truckcertifikat med tilfredsstillende resultat, [..]. Uddannelsen indebærer, at chaufføren har de teoretiske og praktiske erfaringer, der er nødvendige for at føre gaffeltruck og gaffelstablere.

På uheldsdagen betjente chaufføren den pågældende truck og var i færd med at transportere en container til det sted på containerpladsen, hvor containeren skulle placeres. På dette tidspunkt var containeren løftet til øverste position, og ved en kørefejl kom chaufføren til at træde på bremsen i stedet for speederen, hvilket resulterede i, at trucken væltede forover, som det også fremgår af sagens bilag 3 [foto]. Både speeder og bremse er fodbetjent på linje med en almindelig bil.

Det bestrides, at dette hændelsesforløb, der førte til havariet, kan betegnes som et udslag af grov uagtsomhed fra chaufførens side.

Det gøres i stedet gældende, at havariet skyldes et hændeligt uheld i forbindelse med truckens betjening, subsidiært en simpel kørefejl eller "klapfejl", som også kendes fra færdsel med almindelige køretøjer, som netop er karakteriseret ved, at den pågældende chauffør i et kort øjeblik er uopmærksom eller misopfatter en færdselssituation.

Den pågældende truck er fra fabrikken indrettet således, at den kan køre samtidig med, at den pågældende container er løftet til øverste position, og chaufføren har således benyttet trucken på en måde, som den var indrettet til fra fabrikkens side.

Det forhold, at det i brugsvejledningen er beskrevet, at den pågældende container skal transporteres i lavest mulige position, uden at

kompromittere chaufførens udsyn, indebærer ikke, at betjening på en anden mulig måde udgør grov uagtsomhed, herunder at containeren - for at undgå kollision med andre containere - i den konkrete situation var løftet til en højere position, der i øvrigt ikke adskiller sig nævneværdigt fra den løftehøjde, som anvendes når trucken transporterer to containere, som den også er indrettet til.

Hertil kommer, at sagsøgte – med bistand fra sagsøgers forsikrings-tager ( **C** - forud for havariet havde neddroglet den maksimale kørehastighed for trucken fra fabriksindstillingerne på max. 25 km/t til først 20 km/t og senere til 18 km/t.

### 2.3 Kravets opgørelse

Sagsøger har opgjort sit regreskrav til kr. 1.498.581.

Sagsøgte fastholder, at kravet er udokumenteret, idet sagsøger har forsømt at dokumentere grundlaget for det opgjorte krav på kr. 1.790.000, som blot er baseret på en faktura udstedt af **C** til **A** uden nærmere angivelse af baggrunden herfor trods sagsøgtes opfordring (A).

Tilsvarende er oplysningerne om, at "resterne af gaffeltrucken" efterfølgende blev solgt for kr. 440.415 udokumenteret. Der er således ingen oplysninger om køber eller nærmere beskrivelse af de pågældende dele, der er solgt.

Den eneste del af sagsøgers regreskrav, der er dokumenteret, udgøres af [...] faktura af 23. januar 2019 på kr. 143.746 fra **C** til **A** der detaljeret beskriver, hvilke arbejder og ydelser, der er udført i forbindelse med havariet.

Sagsøgers omkostninger til rådgivende ingeniør **E** i forbindelse med dennes udarbejdelse af en ensidig indhentet skønsrapport afvises som et krav, der berettiget kan indgå i et regreskrav mod sagsøgte."

Parterne har under hovedforhandlingen i det væsentlige procederet i overensstemmelse hermed. Sagsøgeren har endvidere gjort gældende, at sagsøgtes indsigelser imod kravets opgørelse først er fremkommet i påstandsdokumentet og, at det er for sent fremsat. Sagsøgeren har navnlig henvist til, at sagsøgte ikke har besvaret sagsøgerens opfordring i processkrift 1 af 13. december 2021. Sagsøgte har gjort gældende, at indsigelsen mod kravets opgørelse blev fremsat allerede med svarskriftet, og at den ikke siden er frafaldet.



## Rettenns begrundelse og resultat

*Regres*

Navnlig efter **D** forklaring lægger retten til grund, at han transporterede containeren i 11 meters højde for at kunne passere andre containere på pladsen, og at han kørte med en hastighed på 2-3 km/t. Retten lægger endvidere til grund, at trucken begyndte at vælte forover, idet han ramte en lunke i underlaget, og at han derefter gik i panik og bare holdt fast, mens trucken væltede forover.

**D** har endvidere forklaret, at da han begyndte hos sagsøgte, fik han at vide, hvordan maskinen virkede, og hvordan man styrede den, og så kørte han i den. Han kan ikke huske at have set brugermanualen eller at have læst i den. Han ved ikke, om den lå i kantinen. **D** har endelig forklaret, at han altid orienterede sig, inden han kørte, og at underlaget var ubehageligt at køre på. Han var bekendt med, at der kunne være lunker, men han skulle også udføre sig job.

Det fremgår af brugermanualens pkt. 4.10.2 om transport af en container, at lasten skal være sænket så meget som muligt uden at blokere for udsynet, hvilket efter skønsmandens besvarelse af spørgsmål SS IC svarer til ca. 4 meters højde.

Efter det anførte finder retten, at **D** kørsel i forbindelse med anvendelse af trucken og transporten af containeren indebar en indlysende fare for den indtrådte skade, og at denne dermed er forvoldt ved grov uagtsomhed.

Retten har herunder tillige lagt vægt på, at sagsøgeren er en professionel virksomhed med mange års erfaring med det omhandlede arbejde. Transporten af containeren i 11 meters højde blev imidlertid ikke foretaget i overensstemmelse med brugermanualen for trucken eller brancherelevante standarder og/eller -normer, jf. herved skønsmand **F** besvarelse af spørgsmål 4 og 5. Efter skønsmandens besvarelse af spørgsmål 6 lægger retten hertil til grund, at der er overordentlig stor grad af sandsynlighed for, at skaden skyldtes, at containeren er kørt med for stor en fart i forhold til løftehøjden. Retten har endvidere lagt vægt på, at sagsøgte ikke findes at have sikret sig, at **D** havde fået det nødvendige kendskab til manualens sikkerhedsforanstaltninger. Retten har derudover lagt vægt på, at **D** var bekendt med, at underlaget var ubehageligt at køre på, og at der kunne være lunker. Endelig har retten lagt vægt på, at øvrige containere var placeret således på pladsen, at den omhandlede container ikke kunne håndteres i overensstemmelse med brugermanualens bestemmelser.

Sagsøgeren findes herefter at kunne gøre regres gældende mod sagsøgte, jf. DL 3-19-2 og erstatningsansvarslovens § 19, stk. 2, nr. 1.

*Tabet*

Det er ubestridt, at sagsøgeren har dokumenteret at have afholdt udgifter for 143.746 kr.

Efter taksatorrapport af 21. marts 2020 finder retten at kunne lægge handelsværdien på 1.800.000 kr. til grund. Det bemærkes hertil, at det har formodningen for sig, at sagsøgeren som forsikringssselskab alene har udbetalt det, der har været dækning for. Derimod findes der ikke godtgjort grundlag for at pålægge sagsøgte at betale 5.250 kr. for sagsøgerens indhentelse af udenretligt syn og skøn, ligesom fradraget for salg af trucken findes at udgøre 443.415 kr.

Sagsøgerens krav findes herefter at kunne opgøres som følger:

Faktura af 23. januar 2019 fra	C	143.746,00 kr.
Faktura af 21. marts 2019 fra	C	1.790.000,00 kr.
Fradrag for salg af truck		<u>-443.415,00 kr.</u>
I alt		1.490.331,00 kr.

I dette omfang tages sagsøgerens påstand til følge. Det af sagsøgte i øvrigt anførte, herunder om egen skyld, findes ikke at kunne føre til noget andet resultat.

Sagsøgte skal endvidere betale sagsomkostninger til sagsøgeren med 165.000 kr. Af beløbet udgør 36.080 kr. erstatning for sagsøgerens udgift til retsafgift i forhold til det vundne beløb, 2.368,75 kr. erstatning for forslag til skønsmand, 25.000 kr. erstatning for sagsøgerens udgift til syn og skøn og resten et passende beløb til dækning af sagsøgerens udgift til advokatbistand. Sagsøgeren er ikke momsregistreret.

De af sagsøgte afholdte udgifter til syn og skøn, i alt 24.500 kr. (9.375 kr. + 9.625 kr. + 5.500 kr.) og til vidneførsel, 1.291,50 kr., afholdes endeligt af sagsøgte.

**THI KENDES FOR RET:**

Sagsøgte skal til sagsøger betale 1.490.331,00 kr. med tillæg af procesrente fra sagens anlæg, indtil betaling sker.

B skal til A betale sagsomkostninger med 165.000 kr.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne bliver forrentet efter rentelovens § 8 a.

I



## Vejledning

---

Retten har afsagt dom i sagen.

Hvis du er utilfreds med afgørelsen, kan du som udgangspunkt anke (klage over) dommen til landsretten. Hvis du kun er utilfreds med dommens afgørelse om sagsomkostninger, kan du kære (klage over) denne del af afgørelsen til landsretten.

### **Ikke alle afgørelser kan ankes eller kæres**

Du kan kun anke dommen, hvis forskellen mellem byrettens dom og det resultat, du ønsker at opnå i landsretten, er over 20.000 kr. Hvis forskellen er mindre, skal du have tilladelse fra Procesbevillingsnævnet for at anke.

Landsretten kan afvise at behandle en ankesag, hvis landsretten vurderer, at der ikke er udsigt til, at sagen vil få et andet udfald i landsretten.

Du kan kun kære afgørelser om sagsomkostninger, hvis omkostningsbeløbet er fastsat til mere end 20.000 kr., eller hvis retten har bestemt, at ingen af parterne skal betale sagsomkostninger, og du kræver, at modparten skal betale mere end 20.000 kr. I andre situationer kan du kun kære omkostningsafgørelsen, hvis du får tilladelse fra Procesbevillingsnævnet.

### **Frister for at anke og kære**

Fristen for at anke er **4 uger** fra dommens dato. Hvis du ikke kan anke uden en tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden **4 uger**.

Fristen for at kære omkostningsafgørelsen er **2 uger** fra dommens dato. Hvis du ikke kan kære afgørelsen uden tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden **2 uger**.

### **Sådan gør du, hvis du vil anke eller kære**

Du kan anke dommen på [minretssag.dk](https://minretssag.dk) ved at trykke på knappen "Opret appel" og derefter vælge "Anke" og følge vejledningen. Hvis du vil kære omkostningsafgørelsen, skal du vælge "Kære" og følge vejledningen.

Hvis du søger om tilladelse til anke eller kære hos Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere din ansøgning til Procesbevillingsnævnet. Du kan ikke indlevere

ansøgningen på [minretssag.dk](https://www.minretssag.dk).

Du kan læse mere på [domstol.dk](https://www.domstol.dk).

Publiceret til portalen d. 11-11-2022 kl. 13:00

Modtagere: Advokat Rasmus Ankjær Tommerup, Sagsøgte

Advokat (H)

J

Sagsøger

A

B