

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Advokat Rasmus Køie ser i denne udgave nærmere på en dom, der vedrører følgerne manglende surring af gods til trailer, og hvilke retlige følger dette får for de involverede transportører.

Advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod behandler en dom fra Sø- og Handelsretten der tager stilling til, hvornår godset i henhold til CMR-loven skal anses som beskadiget.

Speditørernes Retsværn vil gerne benytte lejligheden til at ønske god jul og godt nytår til alle klienter og samarbejdspartnere. Speditørernes Retsværn ser frem til et spændende og udfordrende 2015.

Skulle der være spørgsmål i forbindelse med dette nummer af Speditionsret eller andre juridiske forhold, står vi til rådighed på telefon 70 13 12 14.

God fornøjelse med Speditionsret.

Martin Aabak

NR. 43
December 2014

INDHOLD:

Side 2: **NY SØ- OG HANDELSRETS-
DOM: LANDEVEJSTRANSPORTØR
ANSSVARLIG FOR SKADE, SOM IND-
TRAF I SENERE TRANSPORTLED**

Side 5: **HVORNÅR ER GODSET BESKA-
DIGET?**

NY SØ- OG HANDELSRETSDOM: LANDEVEJSTRANSPORTØR ANSVARLIG FOR SKADE, SOM INDTRAF I SENERE TRANSPORTLED

I en dom afsagt af Sø- og Handelsretten den 2. juni 2014 har Sø- og Handelsretten påkendt en sag, som handlede om en landevejstransportørs ansvar for en skade, som først indtraf, mens godset var i en efterfølgende transportørs varetægt. Den ansvarlige transportør var antaget til udførelsen af transporten af en dansk speditørvirksomhed. SPEDITØRERNES RETSVÆRN repræsenterede speditøren under sagen.

Af advokat (L) Rasmus Køie, rak@dasp.dk

Sagen

Sagen handlede om transport af vindmølledele, herunder vindmøllegearkasser, som skulle transporteres fra Videbæk i Danmark til Kerry i Irland. Vindmølleproducenten havde antaget en dansk speditør til at forestå den samlede transport. Til opfyldelse af aftalen havde speditøren kontraheret opgaven til flere transportører, således at der anvendtes en litauisk transportør ("Vognmand 1") til transporten fra Videbæk til Esbjerg Havn, og en engelsk transportør ("Vognmand 2") til transporten fra havnen i Immingham, hvorfra Vognmand 2 skulle transportere traileren til Liverpool.

Vognmand 1 afhentede som aftalt en tom presenningstrailer hos speditøren i Esbjerg, hvorfra han kørte til afsender i Vedbæk. Her overværende chaufføren afsenders læsning af traileren, men han deltog ikke selv heri. Godset, som bestod i tunge vindmøllegearkasser, var af afsender fastgjort til trærammer, men disse blev ikke fastgjort til traileren under transporten, hvad chaufføren fra Vognmand 1 var vidende om.

Efter gennemførelse af transporten fra Videbæk til Esbjerg havn (som efter det oplyste involverede passage gennem flere rundkørsler), stillede Vognmand 1's chauffør traileren på havnen med det ikke-surrede gods ombord. Traileren blev herefter sejlet til Immingham, hvor Vognmand 2 kobled traileren til sin trækker. Efter kort tids kørsel i England væltede godset af presenningstraileren under passage af den engelske turs første rundkørsel. Godset blev herved beskadiget, og efterfølgende repareret for ca. DKK 520.000,00.

Afsenderen anlagde efterfølgende sag an mod speditøren, som medindstævnedes såvel Vognmand 1 og Vognmand 2 til friholdelse for eventuelt ansvar overfor afsenderen. Af processuelle årsager blev sagen mod Vognmand 2 afvist, idet Sø- og Handelsretten ikke fandt, at der var værning for forholdet mellem speditøren og Vognmand 2 i Danmark. Sagen fortsatte derfor alene mellem afsenderen, speditøren og Vognmand 1 (idet speditørens forhold til Vognmand 2 naturligvis behørigt håndteredes parallelt hermed).

Forholdet mellem afsenderen og speditøren reguleredes af CMR-loven, idet der mellem disse parter var indgået aftale om international landevejstransport. Forholdet mellem speditøren og Vognmand 1 reguleredes derimod ikke af CMR-loven, idet der i dette forhold var tale om en aftale om national dansk landevejstransport uden yderligere aftale om ansvarsgrundlaget.

Sø- og Handelsrettens afgørelse

I forholdet mellem afsenderen og speditøren blev speditøren af Sø- og Handelsretten dømt ansvarlig i henhold til CMR-loven med følgende begrundelse:

”Samarbejdet mellem [afsenderen] og [speditøren] reguleres ubestridt af samarbejdsaftalen og udbudsmaterialet [...hvoraf fremgår...], at [afsenderen] forestår lastning og stuvning af godset, men at det påhviler [speditøren] eller en udførende transportørs chauffør at sikre og kontrollere godset før afgang. Efter forklaringerne fra [flere vidner] er der ikke grundlag for at antage, at den aftalte rollefordeling blev fraveget i forbindelse med transporten af de omhandlede gearkasser. Efter forklaringen fra [chaufføren] ligger det fast, at han ikke surrede godset fast til selve traileren, inden han påbegyndte transporten fra Videbæk, men alene undersøgte godset og vurderede, at det så stabilt ud og ikke kunne bevæge sig.

Der er efter bevisførelsen ikke grundlag for at antage, at den [afsenderen] foretagne læsning og stuvning af godset var mangelfuld. Herefter, og da surring af godset efter det ovenfor anførte påhvilede [speditøren] eller den udførende transportørs chauffør, har [speditøren] ikke sandsynliggjort, at der foreligger omstændigheder som nævnt i CMR-lovens § 25, stk. 1, litra c, som kan medføre, at [speditøren] er ansvarsfri, og [speditøren] er derfor som kontraherende fragtfører ansvarlig for de indtrufne skader, jf. CMR-lovens § 24, stk. 1, jf. § 4.”

Sø- og Handelsretten videreførte speditørens ansvar til Vognmand 1 med følgende begrundelse:

Parterne er enige om, at CMR-loven ikke finder anvendelse ved afgørelse af parternes tvist.

Som ovenfor anført undlod [Vognmand 1] chauffør at spænde godset fast til traileren med surringsbånd, inden han påbegyndte transporten fra Videbæk. Uanset at det ikke kan anses for godtgjort, at chaufføren var blevet instrueret af [speditøren] om, at godset skulle surres, påhviler der chaufføren en almindelig pligt til at sikre godset, inden transporten påbegyndes. Dette følger af såvel færdselsloven, branchevejledninger samt EU guidelines.

SPEDITIONSRET

[Vognmand 1's] chauffør burde endvidere som professionel være klar over, at også tungt gods kan forrykke sig under transporten, hvis det ikke er surret. [Vognmand 1's] chauffør har således som følge af den manglende surring handlet ansvarspådragende.

Uanset at godset først blev beskadiget på et tidspunkt, hvor godset ikke længere var i [Vognmand 1's] varetægt, må skaden, når henses til at den opstod ved, at godset faldt af traileren under kørsel, anses for en følge af den manglende sikring af godset, og [Vognmand 1] er derfor ansvarlig for den skete skade.

På denne baggrund, og idet Sø- og Handelsretten fandt afsenderens tab godtgjort, blev speditøren dømt til at erstatte dette overfor afsenderen, ligesom Vognmand 1 blev dømt til at friholde speditøren herfor.

Nogle bemærkninger

Sagen er interessant derved, at den (efter mit kendskab som den første af sin art) pålægger en landevejstransportør ansvar for en uagtsom handling (eller her, faktisk undladelse) som medfører skade, der ikke indtræder, mens den samme transportør har godset i sin varetægt.

Det er uvist, om sagen ville have været bedømt anderledes, såfremt Vognmand 1's an-

svar skulle bedømmes efter CMR-lovens regler, men det forekommer korrekt, at Sø- og Handelsretten pålægger Vognmand 1 ansvar for følgerne af den uagtsomme adfærd udvist ved ikke at tilsikre nogen form for surring af godset til traileren.

Sagen er af Vognmand 1 anket fra Sø- og Handelsretten til Østre Landsret.

SPEDITØRERNES RETSVÆRN, som repræsenterede speditøren i ovennævnte sag, har omfattende erfaring vedrørende såvel retssagsførelse som kontraktuel tilrettelæggelse af speditørers håndtering af landevejstransporter.

For nærmere i denne relation som i øvrigt kan vi altid kontaktes på telefon 70 13 12 14.

HVORNÅR ER GODSET BESKADIGET?

Sø- og Handelsretten har haft lejlighed til at tage stilling til, hvorvidt gods – bestående af økologisk kød – skal anses som beskadiget, selv om godset ud fra en rent teknisk vurdering ikke kan anses som beskadiget.

Af advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod, sme@dasp.dk

Sagen

Sagen omhandlede spørgsmålet om, hvorvidt gods i form af økologisk frosset oksekød var beskadiget i henhold til CMR-lovens § 24 som følge af, at den trailer, som varepartiet blev transporteret i, inden transporten var blevet rengjort med et kemisk vaskemiddel, der indeholdt duftstoffet "Limone".

Ved faktura af 22. februar 2012 solgte et tysk firmaet vareparti bestående af 20.058,00 kg. frosset økologisk oksekød til en dansk kunde til en samlet pris på EURO 84.243,60.

Den danske køber indgik aftale med en dansk speditør om, at speditøren skulle udføre transporten af varepartiet fra Tyskland til Sverige, hvor kødet skulle leveres til en svensk modtager.

Speditøren bookede herefter en udenlandsk vognmand, med hvem de indgik i aftale, om at vognmanden skulle transportere godset fra Tyskland til Sverige.

Vognmanden oplyste i forbindelse med sagen, at chaufføren, der kørte traileren, der tilhørte den danske speditør, og som varepartiet blev læsset i, havde modtaget instrukser fra speditøren om at tage traileren til vask hos det tyske selskab Star-Wash.

Chaufføren efterlevede vaskeinstruksen, men deltog ikke personligt i vaskeprocessen, og chaufføren var ikke bekendt med, hvilke vaskemidler der blev anvendt.

I sagen blev der fremlagt en kvittering udstedt til den danske speditør for indvendig rengøring af traileren.

Herefter, samme dag, kørte chaufføren traileren til lastning hos den tyske sælger af godset, hvor de ansatte hos sælgeren lastede godset, der var på 26 plastic paller. Kødet var blok frosset og pakket i plastic emballage. Pallerne var engrosrappet.

Den 24. februar 2012 ankom godset til den svenske køber. Da traileren blev åbnet, konstaterede køber, at både traileren og det frosne oksekød lugtede af rengøringsmiddel,

hvilket medførte, at køberen afviste at modtage godset.

Samme dag tilkaldte speditøren en besigtigelsesmand, som besigtigede både traileren og kødet.

Besigtigelsesmanden udarbejdede en "Perlimery Report", hvoraf det bl.a. fremgår, at varepartiet var inde i traileren på besigtigelsestidspunktet.

Det fremgår endvidere, at:

"Da de åbnede døren til traileren, strømmede lugten af rengøringsmateriale ud. Lugten af rengøringsmiddel var også til stede både på kødet og emballagen, som kødet var omgivet af."

Besigtigelsesmanden konkluderede, at det var berettiget, at den svenske køber afviste at modtage godset, idet der var risiko for, at kødet ville smage af rengøringsmidlet.

Godset blev herefter sendt til tilbage til den danske speditør, hvor skulle inspiceres nærmere.

Den 27. februar 2012 blev godset besigtiget hos den danske speditør, og det blev i den forbindelse konstateret, at det fortsat lugtede af rengøringsmiddel til trods for, at godset var blevet flyttet til en anden trailer.

I forbindelse med inspektionen af godset blev der udtaget flere prøver af kødet.

Det blev i besigtigelsesrapporten konkluderet, at rengøringsmidlet var årsag til skaden.

Den 6. marts 2012 afgav et tysk analysefirma en rapport med resultatet af "Undersøgelse af prøver fra varepartiet og en swipetest for tilstedeværelsen af Limonen."

Rapporten vidste med undtagelse af én enkelt prøve, at koncentration af Limonen var lav. Det fremgår af sagen, at stoffet Limone findes i æteriske olier, fx i henholdsvis citrusfrugter og kamille, og at det er vurderet til at være uskadelige i lave koncentrationer.

Det fremgår endvidere, at Teknologisk Institut oplyste, at kødet var forurennet med Limonen, idet stoffet ikke fandtes naturligt i kødet, samt at det af Miljøstyrelsens hjemmeside fremgår at: "*Limonen er ikke særlig toksisk med en Tolerabel Daglig Indtagelse (TDI) på 100 µg/kg (mikrogram pr. kg) legeme vægt/dag*"

Parternes synspunkter

Det forsikringsselskab, som havde udbetalt vareforsikringen, gjorde gældende, at speditøren var ansvarlig i henhold til CMR-lovens § 24 for den skade, der blev påført godset, som følge af, at godset blev lastet i en trailer, der var blevet rengjort med et rengøringsmiddel, der indeholdt duftstoffet Limone.

SPEDITIONSRET

Forsikringsselskabet gjorde endvidere gældende, det var Limonen, der havde påvirket varepartiet, således at det lugtede af parfume.

Heroverfor gjorde speditøren gældende, at

”der ikke foreligger en værdiforringelse i den størrelsesorden, som den er opgjort i påstanden.

Det er ubestridt, at der kunne lugtes Limonen, da traileren blev åbnet hos [den svenske køber] men for så vidt angår anvendeligheden, så foreligger der ikke en dokumenteret teknisk værdiforringelse.

Varen kunne have været solgt som økologisk oksekød. Der er ikke sket en forandring af varepartiet, som gør, at det ikke kunne være anvendt til sit formål.

Det fremgår også af de målinger, som Teknologisk Institut har foretaget af indholdet af Limonen i kødet sammenholdt med grænseværdierne, at man kunne have spist usandsynligt store mængder og fortsat været under grænseværdierne.

Kødet kunne have været solgt som økologisk oksekød. Indholdet af Limonen blev væsentligt formindsket i løbet af de to måneder, der var mellem prøverne. På meget kort tid var indholdet af

Limonen blevet reduceret med 90 %. Man vil nok altid kunne finde helt ubetydelige mængder af Limonen i kødet, med der er her ikke tale om en reel beskadigelse af godset.

Speditøren gjorde endvidere gældende, at det påhvilede vareforsikringen, at bevise, at der forelægger en handelsmæssig værdiforringelse.

Sø- og Handelsrettens afgørelse

Sø- og Handelsretten udtaler, at det i forbindelse med aflastning af godset blev konstateret, at der var en lugt af rengøringsmiddel. Retten tillægger det endvidere betydning, at besigtigelsesmanden, der ankom samme dag, som varepartiet var ankommet, konkluderede, at lugten var i både det økologiske oksekød og i emballagen, og at der var en risiko for, at kødet ville smage af rengøringsmidlet. På denne baggrund konkluderer Sø- og Handelsretten, at godset var beskadiget ved ankomsten til Sverige.

Det fremgår endvidere, at det tillægges betydning, at Teknologisk Institut har konkluderet, at kødet var kontamineret med stoffet Limone.

Sø- og Handelsretten udtaler herefter, at

”Det forhold, at mængden af stoffet limone lå under de tilladte grænseværdier, og at limonen i

SPEDITIONSRET

små koncentrationer ikke er sundhedsskadelig for mennesker, ændrer ikke ved, at en sælger af økologisk kød loyalt må oplyse om transportforløbet og indholdet af limone.

Efter bevisførelsen må det lægges til grund, at en sådan oplysning gjorde det umuligt at sælge kødet som økologisk, hvor dette måtte betragtes som beskadiget.

Nogle bemærkninger

Som det fremgår, tillægger Sø- og Handelsretten det ikke afgørende betydning, at kødet ikke i teknisk og sundhedsmæssig forstand var beskadiget. Afgørende for om godset i henhold til CMR-loven skal anses som beska-

diget er således ifølge Sø- og Handelsretten, om godset har mistet en handelsmæssig værdi, som følge af skade indtrådt i den periode, hvor speditøren har ansvaret for godset.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO

DELACOUR

NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPEDITIONSRET