

SPEDITIONSRET



DANSK ERHVERV

NUMMER 23
FEBRUAR 2007

I DETTE NUMMER:

Speditøren og forældelse

Side 1

Erstatningspligt ved forsinkelse

Side 2

Danske Speditørers responsudvalg

Side 3

Værneting i henhold til søloven for retssag om godsskade opstået under multimodal transport

Side 4

Speditøren og forældelse

Philip Graff, advokat
philip.graff@dk.maqs.com

Dette indlæg omhandler ikke de materielle regler omkring forældelse, da disse forudsættes bekendt, men om de praktiske problemer, der opstår hos speditøren i forbindelse med behandling af krav, umiddelbart inden forældelse.

Juridisk afdeling i Danske Speditører har igennem den senere tid modtaget adskillige hastesager, hvor speditøren er blevet mødt af krav fra vareinteressenten, typisk vareforsikringssselskabet, kort tid inden forældelse indtræder.

I flere tilfælde har speditøren i direkte forlængelse af den aktuelle transport modtaget et krav fra vareejer og tillige korresponderet med næste led i transportkæden, som enten kan være en mellemkontraherende fragtfører eller den udførende.

Typisk er der tale om 1-årig forældelse og de konkrete tilfælde, vi har fået forelagt, vedrører enten søtransport eller CMR.

Ved hastebehandling af sådanne indkommende krav trænger følgende spørgsmål sig på:

- Fastlæggelse af forældelsesdato. Dette kan undertiden være usikkert, idet ikke alle faktuelle omstændigheder omkring transporten foreligger.
- Fastlæggelse af transportkæden og de enkelte aktørers involvering i transporten. Hvem har udstedt transportdokumenter? Hvorledes hænger transportkæden sammen; er der tale om agent forhold ("as agent only")?

- Fastlæggelse af værneting for det tilfælde, at forlængelse af forældelsesfrist ikke opnås frivilligt. Dette er som nævnt et andet sted i dette nummer af Speditationsret ikke altid enkelt

- Efter fastlæggelse af værneting er der da lokale processuelle ophold, der skal tages højde for? Der er i visse jurisdiktioner krav om rettergangsfuldmagt, at original dokumentation skal være vedlagt stævning m.v.

- Fastlæggelse af ansvarsgrundlag. Er der lov, konvention eller kontraktuelle begrænsninger?

Da der endvidere spekuleres i, at kravet fra speditører forælder, vil opnåelse af forlængelse af forældelsesfrist ofte være forbundet med ganske store vanskeligheder, lange diskussioner, omkostninger eller total tavshed fra modpartens side.

En eventuel forlængelse af forældelsesfristen vil ofte også blive givet under forudsætning af, at kravet ikke allerede er forældet, dvs. at status quo bevares. Dette er relevant, da disse rederier og andre transportører opererer med B/L'er, som indeholder

forældelsesfrister, som er kortere end 12 måneder (f.eks. 9 eller 10 måneder). Fastsatte kortere forældelsesfrister er ofte ikke gyldige, men vil spille forstyrrende ind ved forsøg på at opnå forlængelse af forældelsesfrist hos transportøren eller den mellemkontraherende fragtfører.

I sig selv er sådan kortere forældelsesfrister begrundet i, at den mellemkontraherende

transportør ønsker at være sikker på ikke at blive fanget i, at han selv modtager et krav på den sidste dag, inden kravet forælder med deraf manglende praktisk mulighed for at viderefører dette krav over for sin medkontrahent/udførende fragtfører.

Ovenstående problemstilling fører til, at hastebehandling af krav, der er tæt på at forælde, ofte bliver mere bekostelig, end hvis behandling af kravet var påbegyndt i god tid forinden udløbet af forældelsesfristen.

Dette er også bemærket af SAF-forsikringssselskaber, som i stigende grad påberåber sig forsikringens ordlyd om, at forsikringsmodtageren "uden unødigt ophold skal give selskabet meddelelse om enhver skade eller hændelse, der kan formodes at medføre erstatningskrav", og "det påhviler forsikringstager at sikre et retskrav mod tredjemand".

Der er således anledning til, at speditører, for at undgå tab internt, sørger for en procedure, der tilsikrer, at krav behandles i ordentlig tid, inden forældelse indtræder.

De er velkommen til at kontakte juridisk afdeling for idéer og forslag til sådan en procedure og mere generelt om claimshandling i praksis.

Erstatningspligt ved forsinkelse

Patrick Dabrowski, advokatfuldmægtig
patrick.dabrowski@dk.maqs.com

”Godset er forsinket. Jeg holder dig ansvarlig for den tabte tid og sender dig i øvrigt en faktura på mistet avance, produktions- tab m.m.”. Sådanne krav er ikke ukendte for langt de fleste medlemmer af Danske Speditører. Men hvad siger transportlovgivningen om den skadelidtes erstatningskrav i anledning af forsinket levering?

I det følgende belyses, hvornår transportøren er forpligtet til at betale erstatning for forsinkelse og i givet fald, hvor stor erstatning, der skal betales ved luftfragt, søtransport af stykgods, international og national landevejstransport (NSAB 2000) og jernbanetransport.

Indledningsvist skal man som speditør ikke påtage sig et ansvar for en forsinkelse, før man har overvejet disse fire punkter: 1) Er der tale om en forsinkelse af godset. 2) Er der reklameret rettidigt over forsinkelsen. 3) Har forsinkelsen medført et tab for ordregiveren. 4) Er der forhold, hvorefter transportøren kan siges at være ansvarsfri i forhold til forsinkelsen.

Forsinkelsen

Grundlæggende bruger transportretten to forskellige målestokke til at fastslå, om der er sket forsinkelse med leveringen. Den ene er ved et aftalt leveringstidspunkt (terminstransporter), og den anden er uden et aftalt leveringstidspunkt. Sondringen er væsentlig, idet der selv ved den mindste overskridelse af leveringstidspunktet ved terminstransporter vil være tale om forsinkelse, som medfører et ansvar for transportøren.

Om der foreligger forsinkelse, når der ikke er aftalt et fast leveringstidspunkt, afgøres i de forskellige regelsæt ud fra en rimelighedsvurdering, baseret på transportform, afsenderdestination, modtagerdestination, godstype og så videre. Dette giver god mening, da man ikke kan sammenligne en national vejtransport fra København til Odense med en søtransport fra Hong Kong til Rotterdam. Dog kan det konkluderes, at der ved transporter uden et fast leveringstidspunkt er vide grænser for, hvornår transporttiden har været rimelig, og derfor en begrænset adgang for ordregiveren til at komme igennem med et krav på grund af forsinkelse.

Bliver transportøren således mødt med et krav om erstatning for forsinkelse, må det indledningsvis afgøres, om transportøren har påtaget sig en terminstransport eller

ej.

Kravet om reklamation

Modtagers/ordregivers rettidige reklamation er lige så væsentlig, som konstateringen af, om der foreligger forsinkelse. Den skadelidtes ret til erstatning forudsætter nemlig en rettidig reklamation, der i visse tilfælde endog skal afgives skriftligt.

Såvel Søloven, CMR-loven, Luftfragsloven, NSAB 2000 og den internationale jernbanekonvention (COTIF-CIM) indeholder bestemmelser, hvorefter den skadelidte fortaber sin ret til at gøre et krav gældende for forsinkelse, hvis reklamationsfristen overskrides. Erstatningskravet kan i disse tilfælde afvises af transportøren.

Forskellene på fristernes længde og deres begyndelse i de forskellige regelsæt fremgår af skemaet sidst i denne artikel.

Skadelidte skal have lidt et økonomisk tab i anledning af forsinkelsen - ansvarsbegrænsning

Foreligger der forsinkelse, og har den skadelidte reklameret rettidigt, kan den skadelidte som udgangspunkt kræve sit økonomiske tab i anledning af forsinkelsen erstattet af transportøren.

Dansk rets almindelige bestemmelser om erstatning giver adgang til erstatning af direkte tab og til en vis grad indirekte tab, hvis disse er påregnelige for transportøren ved indgåelse af transportaftalen. Dog indeholder transportretten grundlæggende en ret til ansvarsbegrænsning, jf. nedenfor.

Som udgangspunkt skal skadelidte bevise omfanget af det økonomiske tab. Som eksempel kan nævnes, at forsinkelsen har bevirket et produktionsstop, som ifølge den skadelidte har medført tab af kunde og avance. Sådanne tab er dog vanskelige for den skadelidte at dokumentere.

En modifikation hertil er de tilfælde, hvor transporten alene udføres i henhold til NSAB 2000 (primært nationalt danske landvejstransporter), og hvor anden transportlovgivning ikke finder anvendelse. I NSAB 2000 forudsættes den skadelidte ved terminstransporter nemlig at have lidt et tab svarende til fragtbetøbet, medmindre speditøren godtgør, at tabet udgør et mindre beløb. Denne regel er særegen for NSAB 2000 og kan formentligt ikke overføres til at gælde ved CMR-transporter el-

ler jernbanetransporter, hvor lovgivningen er absolut ufravigelig. I Søloven og Luftfartsloven er der dog åbnet op for, at transportøren kan påtage sig et strengere ansvar, hvorfor en lignende regel formentligt vil kunne aftales anvendt i disse tilfælde.

Derudover skal transportøren huske på, at erstatningskravet for forsinkelse som udgangspunkt kan begrænses i større eller mindre omfang, alt efter hvilket regelsæt den konkrete transport er underlagt. I CMR-loven og NSAB gives den skadelidte ret til en erstatning svarende til fragtbetøbet, mens Søloven og Jernbaneloven giver den skadelidte ret til en erstatning svarende til hhv. 2½ og 4 gange fragtbetøbet, uanset hvor stort et tab, den skadelidte måtte have lidt.

I Luftfartsloven (Montreal-konventionen) er erstatningskravet for forsinkelse begrænset til SDR 17 per kilo forsinket gods.

Visse af regelsættene, såsom NSAB 2000, Søloven og CMR-loven, giver den skadelidte ret til at kræve erstatning for bortkomst, hvis forsinkelsen af godset har været i mere end 30 eller 60 dage, afhængig af transportform, og om der var aftalt terminstransport.

Erstatningen beregnes i disse tilfælde ud fra godsets vægt, som sædvanligt ved bortkomst.

Retten til ansvarsbegrænsning bortfalder hovedsageligt, hvis forsinkelsen skyldes transportørens grove uagtsomhed eller forsæt. Ved NSAB 2000 kræves som noget særligt forsæt.

Muligheder for ansvarsfrihed

Selv hvor transportøren er blevet forsinket med leveringen af godset, kan man stå i en situation, hvor transportøren reelt er uden skyld i den skete forsinkelse, og hvor transportøren derfor bliver fri for ansvar.

Alle fem regelsæt indeholder bestemmelser om tilfælde, hvor transportøren bliver ansvarsfri for forsinkelse. Ordlyden er ikke helt ens i de fem regelsæt, men grundlæggende kan ansvarsfrihedsgrundene deles op i to hovedkategorier: 1) Afsender/modtagers egne fejl og forsømmelser, og 2) forhold, som transportøren ikke kunne undgå, og hvis følger, man ikke kunne afværge.

Afsenders fejl og forsømmelser kan føre til forsinkelse, for eksempel hvis afsender har udarbejdet forkerte tolldokumenter, eller der foreligger forkert eller mangelfuld mærkning af godset.

Som eksempel på forhold, som leder til forsinkelse, men som transportøren ikke kunne undgå, og hvis følger ikke kunne afværges, kan nævnes, at transportøren bliver forhindret i at krydse Storebæltsbroen. Såfremt hindringen skyldes kraftig blæst eller snefald, vil der næppe kunne blive tale om en fritagelse fra ansvar, da sådanne forhold kunne være forudset ud

fra vejrudsigten. Hvis der derimod er tale om en pludselig ulykke på broen, hvor transportøren allerede er på broen og er forhindret i at komme udenom, vil der formentligt være tale om forhold, der begrunder ansvarsfrihed.

Konklusion

Bliver man som transportør bekendt med forhold, som kan hindre transportens rettidige udførsel, bør transportøren så hurtigt som muligt informere sin ordregiver og evt. indhente nye instruktioner, f.eks. om alternativ rute etc., for at undgå, at forsinkelse opstår.

Opstår der imidlertid forsinkelse, bør transportøren først overveje, om der er reklameret rettidigt; hvis ja, om der foreligger forhold, som begrunder ansvarsfrihed, hvis ikke, om ansvaret kan begrænses, førend den skadelidtes erstatningskrav accepteres.

Skulle man befinde sig i en situation, hvor man er i tvivl om, hvorvidt et erstatningskrav er berettiget, opfordres medlemmer af Danske Speditører til at kontakte Danske Speditørers juridiske afdeling.

	Reklamationsfristen	Erstatning ved forsinkelse
CMR-loven	21 dage	Maksimalt fragtbæbet
Søloven	60 dage	Maksimalt 2½ gange fragtbæbet
Jernbaneloven	Nationale transporter 7 dage/ Internationale transporter 60 dage	Maksimalt 4 gange fragtbæbet
Luffartsloven	14 dage	Maksimalt SDR 17 pr. kg.
NSAB 2000	14 dage	Maksimalt fragtbæbet

Danske Speditørers responsumudvalg Enkel og omkostningsbesparende tvistløsning mellem medlemsvirksomheder

Rasmus Køie, juridisk konsulent
rak@danskerhverv.com.

Som en naturlig følge af speditionsvirksomheders evne til at konsolidere og organisere godstransporter optimalt og som en konsekvens af Danmarks i international sammenhæng beskedne størrelse handler speditører løbende med hinanden. Det sker derfor også fra tid til anden, at to eller flere medlemsvirksomheder af Danske Speditører indgår som hvert sit led af speditører i en transportkæde – fx fordi transportordren viderekontraheres, eller fordi den ene speditør er specialiseret, fx i told- og afgiftsforhold.

Når juridiske problemstillinger opstår, vil de fleste medlemsvirksomheder henvende sig til Danske Speditørers juridiske afdeling for assistance, og det skal her tilføjes, at Juridisk Afdeling værdsætter de mange henvendelser, som herigennem giver anledning til hurtigt at yde brugbar rådgivning for kontingentkronerne.

Rådgivning mellem medlemmer

Er henvendelsen en konsekvens af en aktuel eller potentiel konflikt mellem to (eller flere) medlemmer af Danske Speditører, må spørgsmålet om rådgiverens interessekonflikt imidlertid håndteres. Dette såvel af hensyn til almindelige advokatetiske regler, som af politiske årsager – Juridisk Afdeling skal af åbenlyse årsager fortsat kunne være på god fod med alle involverede medlemsvirksomheder efter rådgivningen – og dette kan i nogle tilfælde være svært at opnå, når medlemsvirksomheder har modstridende interesser.

Danske Speditørers responsumudvalg er et oplagt valg netop til brug for løsning af konflikter mellem medlemmer. Herudover varetager Responsumudvalget også andre opgaver, som i det følgende vil blive nærmere beskrevet.

Responsumudvalget

Danske Speditørers responsumudvalg er indstiftet og fungerer i henhold til Danske Speditørers vedtægter, men herudover er Responsumudvalget ikke på nogen måde identificerbart med foreningen, da Responsumudvalget opererer fuldstændig selvstændigt og uafhængigt af Danske Speditører. Responsumudvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

Danske Speditørers sekretariat fungerer som sekretariat for Responsumudvalget og bistår således udvalget med den rent praktiske håndtering af sager, som forelægges og behandles i Responsumudvalget.

Responsumudvalgets sammensætning

I henhold til Danske Speditørers vedtægter § 18 skal udvalget bestå af tre til fem medlemmer, hvoraf to skal være

speditører med erfaring fra mangeårig virksomhed i branchen. Herudover skal et af medlemmerne opfylde betingelserne for udnævnelse til dommer ved de almindelige domstole. I praksis beklædes den juridiske funktion af foreningens fast tilknyttede advokat, som først og fremmest tilser, at gældende ret overholdes under Responsumudvalgets virke. Responsumudvalgets sammensætning modsvarer således Sø- og Handelsrettens og byretters sammensætning, hvor der medvirker fagligt kompetente dommere.

Responsumudvalgets funktioner

Responsumudvalget har grundlæggende to forskellige funktioner: Som voldgift eller ved afgivelse af udtalelser om god speditørskik og om sædvaner på speditors- og transportområdet.

Udtalelser

I sidstnævnte tilfælde vil udtalelserne typisk blive afgivet på baggrund af et spørgetema, som modtages fra parterne i en verserende eller kommende retssag til brug for afklaring af særlige forhold vedrørende branchen, hvor Responsumudvalget besidder den fornødne kompetence til at vurdere, om forholdet stemmer overens med branchekutyme eller god speditørskik. Anmodning om en responsumudvalgsudtalelse kan dog også komme fra parter med en konkret tvist, som alene vil have en vejledende udtalelse, men som ikke dermed ønsker en egentlig og endelig afgørelse af deres mellemværende.

Når Responsumudvalget afgiver denne type udtalelser, er disse da også alene en rettesnor, som ikke er bindende for hverken parterne eller retten.

Voldgift

Såfremt parterne ønsker en aktualiseret tvist løst ved voldgift frem for ved de almindelige domstole, kan Responsumud-

valget tillige løse denne opgave. Til forskel fra de oven for beskrevne udtalelser, afgør Responsumudvalget som voldgiftsinstitut mellemværendet fuldt og endeligt, hvorved parterne opnår samme resultat, som hvis de havde sat hinanden stævne i retten. Responsumudvalget fungerer i denne funktion i henhold til gældende lovgivning for voldgift.

Der er gode grunde til at løse konflikter mellem erhvervsdrivende ved voldgift frem for ved retssagsførelse, men der er også forskelle fra en almindelig retssag, som man ved valget af voldgift skal være sig bevidst.

På fordelssiden tæller blandt andet, at omkostningerne ved voldgift er lave i forhold til retssagsbehandling, at man hurtigt får en endelig afgørelse af tvisten, at man får sin sag afgjort af en institution, som har et indgående branchekendskab, og ikke mindst ved valget af Danske Speditørers responsumudvalg som voldgift i sager mellem speditorsvirksomheder, at man bliver ”dømt af sine ligemænd”, idet udvalget som nævnt ovenfor består af minimum to speditører med en mangeårig erfaring fra branchen. Samtidig er udvalgets juridiske medlem garant for, at processen og de øvrige juridiske aspekter håndteres i henhold til gældende ret.

Til gengæld for ovenstående fordele må parterne acceptere, at afgørelsen er endelig og som udgangspunkt ikke kan ankes til højere instans.

Forudsætninger for at anvende Responsumudvalget

Uanset om parterne ønsker en udtalelse om god speditørskik eller branchekutyme eller en endelig afgørelse af deres tvist, er det en forudsætning for Responsumudvalgets virke, at parterne over for udvalget har erklæret sig enige i, at Responsumud-

valget behandler sagen. Ved voldgift skal parterne tillige acceptere, at afgørelsen er endelig.



Da Danske Speditørers sekretariat tillige fungerer som sekretariat for Responsumudvalget, sendes forespørgslen eller voldgiftsagen til Danske Speditører, som overbringer denne til udvalget.

I Responsumudvalget findes et velfungerende organ til tvistløsning af sager mellem medlemsvirksomheder og i øvrigt en god adgang til fagspecifik kompetence på speditors- og transportområdet samt vedrørende god speditørskik, sædvaner og kutymen. Særligt er det en fornøjelse for Danske Speditører at kunne medvirke til løsning af tvister mellem medlemsvirksomheder i situationer, hvor forholdene gør det vanskeligt eller umuligt for foreningens juridiske afdeling at rådgive medlemmerne.

For nærmere information om Danske Speditørers responsumudvalg står Juridisk Afdelings hotline som altid til disposition på direkte telefon 7013 1214.

Værneting i henhold til søloven for retssag om godsskade opstået under multimodal transport

Lissi Andersen, advokat
Lissi.andersen@dk.maqs.com

Den 4. januar 2007 afsagde Sø- og Handelsretten kendelse om anvendelsen af den ufravigelige værnetingsregel i Sølovens § 310 på en multimodal transport. Kendelsen er bemærkelsesværdig, fordi der blandt teoretikere har været en opfattelse af, at Søloven alene fandt anvendelse ved aftaler om stykgodstransport til søs og ikke ved aftaler om multimodal transport. Kendelsen giver dog intet svar på om

Sølovens øvrige regler - herunder reglerne om ansvar - også finder ufravigeligt anvendelse på de multimodale transportere.

I november 2004 udtog Vestas Wind Systems A/S og Vestas American Wind Technology Inc. ("Vestas") stævning ved Sø- og Handelsretten mod rederiet Hyundai Merchant Marine Co. ("Hyundai"). Retssagen handlede om, hvorvidt

Hyundai var ansvarlig for beskadigelse af fire vindmøllegearkasser, som Hyundai havde påtaget sig at transportere for Vestas fra Danmark til USA.

Hyundai havde for transporten udstedt et Bill of Lading ("B/L"), hvori det var angivet, at der skulle ske fortransport med "truck", hvor "Place of Receipt" var Århus. Ud for "Place of Receipt" var med

en markering med * henvist til følgende note nederst på dokumentet: ”*Applicable only when this document is used as an intermodal transport Bill of Lading”. ”Port of loading” var Bremerhaven i Tyskland, mens ”Port of Discharge” var San Pedro i Californien.

Reelt var der således tale om, at Hyundai ifølge det udstedte B/L havde påtaget sig en international landevejstransport fra Århus til Bremerhaven, efterfulgt af en international søtransport fra Bremerhaven til San Pedro af det samme gods, hvorfor der ikke forelå en søtransport, men en multimodal/intermodal transport. Skaden skete ved losningen af vindmøllegearkasserne i havnen i San Pedro.



På B/L'ets forside stod blandt andet:

“30. Governing Law and Jurisdiction
The claims arising from or in connection with or relating to this Bill of Lading shall be exclusively governed by the law of Korea except otherwise provided in this Bill of Lading. Any and all action concerning custody or carriage under this Bill of Lading whether based on breach of contract, tort or otherwise shall be brought before the Seoul Civil District Court in Korea.”

Under henvisning til blandt andet værnetingsbestemmelsen i B/L til fordel for Seoul Civil District Court i Korea, påstod Hyundai retssagen afvist fra Sø- og Handelsretten.

Sø- og Handelsretten kom imidlertid til, at der i henhold til Søloven var værneting for sagen og Hyundai i Danmark.

I sølovens værnetingsbestemmelse § 310 står blandt andet:

”§ 310. Enhver forhåndsaf tale, som indskrænker sagsøgerens ret til at få tvist vedrørende transport af stykgods ifølge dette kapitel afgjort ved søgsmål, er ugyldig, for

så vidt den begrænser sagsøgerens ret til efter eget valg at rejse sag ved domstol på det sted, hvor

- 1) sagsøgte har sit hovedkontor eller i mangel heraf dér, hvor denne har sit almindelige opholdssted,
- 2) transportaftalen blev indgået, forudsat at sagsøgte dér har et forretningssted, en filial eller et agentur, hvorigennem aftalen er indgået,
- 3) det aftalte leveringssted efter transportaftalen ligger eller
- 4) det aftalte eller faktiske udleveringssted efter transportaftalen ligger.”

Da leveringssted ”Place of Receipt” ifølge B/L var Århus, var der værneting for sagen i Danmark.

Hyundai havde under sin procedure anført, at Sølovens § 310 slet ikke kunne finde anvendelse, fordi bestemmelsen forudsætter en aftale om søtransport, hvilket ifølge Hyundai ikke forelå, og at en anvendelse af Søloven derudover måtte være i strid med CMR-loven, som jo regulerede fortransporten fra Århus til Bremerhaven.

Retten bemærkede hertil, at det af forarbejderne til Søloven fremgår, at man med formuleringen ”leveringssted” frem for ”lastehavn” har ønsket at sikre ladnings-ejer en ret til at få værneting i Norden i de tilfælde, hvor der er tale om gennemgangskonnessementer eller kombinerede transportdokumenter vedrørende transport til og fra Norden.

Sker der ifølge forarbejderne i sådanne tilfælde omlastning i en havn uden for Norden f.eks. Rotterdam eller Hamburg, kan der anlægges sag i Norden, uanset om det første led af transporten (ved eksport) eller det sidste led af transporten (ved import) sker med skib eller andet transportmiddel f.eks. jernbane, forudsat at der er tale om én samlet transportaftale og ikke et tilfælde, hvor im- eller eksportøren selv har truffet aftale med de forskellige transportører.

Argumentet om, at anvendelsen af Søloven på den foreliggende transport måtte være i strid med CMR-loven, tog Sø- og Handelsretten ikke stilling til.

Det fremgår ikke, om Vestas før Hydunais udstedelse af B/L var bekendt med, at godset ikke ville blive sejlet ud af Århus, men derimod kørt på lastbil til Bremerhaven. Er kendelsen udtryk for, at Sø- og Handelsretten tilsidesætter et forsøg fra Hydunais side på omgåelse af de særetlige regler, i et tilfælde hvor Vestas har troet at have indgået en aftale om søtransport, er kendelsen forståelig.

Om kendelsen i det modsatte tilfælde, hvor parterne har aftalt multimodal transport, er juridisk korrekt kan diskuteres, fordi Sølovens anvendelse forudsætter en aftale om søtransport. Det er endvidere uklart, om kendelsen skal ses som udtryk for, at danske domstole også vil komme til, at Sølovens øvrige regler skal finde anvendelse på multimodale transportere - og i givet fald i hvilken udstrækning.

Tanken ved multimodale transportere, der ikke er reguleret i dansk lovgivning og kun i begrænset omfang i andre landes lovgivning, er blandt andet, at den multimodale transportørs ansvar skal reguleres af reglerne i det udstedte multimodale B/L og ikke af de konventioner, der dækker de enkelte transportstrækninger.

De multimodale transportdokumenter indeholder ligesom NSAB 2000 ofte en netværksregel, der medfører, at skade, bortkomst og forsinkelse, der beviseligt er opstået under en bestemt transportstrækning, reguleres af de konventioner, der gælder for den pågældende transportstrækning. Normalt ”networkes” der dog ikke også til værnetingsreglerne i de konventioner, der gælder for den pågældende transportstrækning.

Kendelsen er ikke blevet køret til Højesteret af Hyundai, hvorfor den foreløbigt står uimodsigt.

For så vidt angår kendelsens konkrete betydning for medlemmerne af Danske Speditører, kan det formentligt lægges til grund, at speditøren i Danmark vil kunne stævne rederier, der som underleverandører har udstedt multimodalt B/L til speditøren, ifølge hvilket godset modtages eller afleveres i Danmark, uanset om fortransporten i eksport- eller eftertransporten i importtilfælde udføres med andet transportmiddel end skib. Dette selvom rederiet i sit multimodale B/L har henvist til et udenlandsk værneting.

Danske Speditørers juridiske afdeling står naturligvis til Deres rådighed, såfremt De har spørgsmål i anledning af ovenstående.

Medarbejderne i Juridisk Afdeling



Philip Graff
Advokat
philip.graff@dk.maqs.com



Lissi Andersen
Advokat
lissi.andersen@dk.maqs.com



David Rubin
Advokat
david.rubin@dk.maqs.com



Jacob Strandgaard Andersen
Advokat
jacob.strandgaard.andersen@dk.maqs.com



Rasmus Køie
Juridisk konsulent
rak@dasp.dk



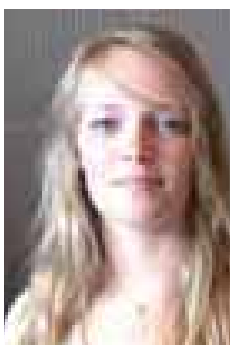
Patrick Dabrowski
Advokatfuldmægtig
patrick.dabrowski@dk.maqs.com



Anders Wahl
Stud.jur.
anders.wahl@dk.maqs.com



Marie Louise Fritz
Stud.merc.jur.
marie.louise.fritz@dk.maqs.com



Julie Top Christensen
Stud.jur.
jtc@dasp.dk