

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Trods væsentlige teknologiske landvindinger inden for skibsfarten, sker der fortsat med mellemrum store transportmæssige ulykker. I nærværende nummer af SPEDITIONSRET ser vi nærmere på et skibsforslis, der skete ud for Yemens kyst for nylig, og hvor et større containerskib brækkede i to og sank. Mange af svarene på, hvad årsagen til forliset egentligt var ligger på 4000 favne vand sammen med skibet, men Rasmus Schultz Holbæk bringer i sin artikel de juridiske svar på efterspillet op til overfladen.

Med fødderne anerledes plantet på landjorden retter Søren Møller Ejegod fokus mod speditørers korrekte juridiske håndtering af de situationer, hvor en udenlandsk vognmand, som speditøren har engageret til en opgave mødes med et bødeforlæg for overtrædelse af færdsels-sikkerhedsreglerne og samtidigt krav om øjeblikkelig betaling af bøde, alternativt tilbageholdelse af køretøj. En uheldig situation, som kan sætte speditøren i klemme vedrørende dennes ansvar for godsets rettidige og sikre fremkomst til destinationen.

Endelig sluttet af med endnu en juridisk krusning fra det søretlige element, idet Rasmus Køie sætter fokus på en nylig højesteretsdom vedrørende søtransportørens ansvarsperiode i relation til færgetransport af løstrailere.

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

God fornøjelse med Speditionsret.

Martin Aabak

NR. 38
SEPTEMBER 2013

INDHOLD:

Side 2:

MOL COMFORTS FORLIS

Side 4:

SIKKERHEDSSTILLELSE FOR BØDE UDSTEDT I HENHOLD TIL GODSKØRSELSLOVEN

Side 6:

NY HØJESTERETSDOM OM REDERIS VARETÆGTSANSVAR FOR HENSTILLENDE LØSTRAILERE

MOL COMFORTS FORLIS

Af advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk, rsh@dasp.dk

I forlængelse af containerskibet MOL Comforts nylige forlis ud for Yemens kyst har flere danske speditører rettet henvendelse med spørgsmål angående de juridiske aspekter i sagen.

Kort opsummeret brækkede MOL Comfort over i to dele den 17. juni 2013 under sejlads i det Arabiske Hav. Den 27. juni 2013 sank agterdelen af skibet, og den 11. juli 2013 sank stævnen ligeledes, efter at en brand var udbrudt i denne forreste del et par dage tidligere.

Særligt har dette medført spørgsmål om følgende fire hovedemner:

- Ansvarsgrundlag
- Fælles havari (også kaldet "havari grosse")
- Bjærgning
- Begrænsningsfonde

Som udgangspunkt kan de fire emner behandles selvstændigt, men de har alligevel en naturlig forbindelse til hinanden. Således er det fx irrelevant at tale om begrænsningsfonde, såfremt der ikke er realiseret et ansvarsgrundlag.

Inden nedenstående gennemgang, skal det nævnes, at denne artikel vil behandle forholdene efter dansk ret. I den konkrete sag reguleres temaer efter japansk ret, og dette vil kunne medføre andre konklusioner, end dem der nævnes her.

Ansvarsgrundlag

For at en part skal kunne ifalde et erstatningsansvar, er det en betingelse, at denne har handlet ansvarspådragende. I Søloven er ansvarsgrundlaget culpa med omvendt bevisbyrde (som det kendes fra transportretten generelt og således fx også i CMR-loven og NSAB 2000). Det betyder, at transportøren skal bevise, at denne ikke har

handlet culpøst i forbindelse med gods, der er gået tabt, mens det var i transportørens, for at undgå ansvar.

Som det er de fleste bekendt, indeholder Søloven en række ansvarsfrihedsgrunde for transportørerne. To ansvarsfrihedsgrunde, der ofte bliver påberåbt ved skibsforslis, er 1) fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet samt 2) brand. I begge tilfælde er det en betingelse, at skibet var sødygtigt, da det påbegyndte rejsen. Det står endnu uvist hen, præcis hvorfor MOL Comfort sank, men ud fra de billeder og oplysninger der er tilgængelige, forekommer det ikke usandsynligt, at forliset skyldtes en fejl i konstruktionen af selve skibet. Da skibet er sunket på to steder i det Arabiske Hav, der begge er ca. 4.000 m dybe, er de første udmeldinger, at den præcise årsag til forliset næppe vil blive kendt. Til trods for at den sidste halvdel af skibet angiveligt sank, da der udbrød brand, er det tvivlsomt, om dette vil kunne medføre, at rederiet kan henvise til branden som gyldig ansvarsfrihedsgrund. Det er således min opfattelse, at rederiet er erstatningsansvarligt som følge af forliset.

Fælleshavari

En del speditører og andre interessenter har spurgt til, om der opstår fælleshavari i forbindelse med forliset. Reglerne om fælleshavari (også kaldet "havari grosse") stammer fra York-Antwerpen-konventionen, der er inkorporeret i den danske Sølovs kap. 17. Grundlæggende bygger reglerne om fælleshavari på den forudsætning, at alle interessenter i forbindelse med en

søtransport er en del af et fællesskab og således også i "fælles risiko". Ud fra denne grundsætning er det tanken, at udgifter og omkostninger, der rammer enkelte af interessenterne, skal deles af hele fællesskabet, hvis udgiften relaterer sig til sikkerheden for hele fællesskabet. Eksemplerne kan være mange i disse situationer, men en type scenarie er, at der udbryder brand i en container, og rederen efterfølgende kaster øvrige containere i nærheden over bord af hensyn til den samlede brandsikkerhed. I denne situation vil de interessenter, der fik redet deres gods fra branden, skulle tage del i de omkostninger som de interessenter, der fik deres gods kastet over bord, har lidt.

Også bjærgningsomkostninger er omfattet af fælleshavarireglerne, og udgifter til slæbebåde mv. er altså omkostninger, der skal deles ligeligt mellem interessenterne. Hvorvidt der er omkostninger, som kan kvalificeres til fælleshavari i den konkrete sag, vil således afhænge af, om de selskaber, der forsøgte at bjærge MOL Comfort, er berettiget til bjærgeløn.

Bjærgning

Den der reder en andens aktiver til søs er berettiget til at få bjærgeløn. Disse regler har stort set eksisteret siden søfartens begyndelse. Bjærgeløn udregnes som en procentsats af de værdier, der er blevet redet. Det er dog således, at det er en betingelse for at optjene bjærgeløn, at bjærgningen er succesfuld, hvilket vil sige, at der opereres med et "no cure no pay" princip jf. Sølovens § 445. Som nævnt ovenfor vil en eventuel bjærgeløn være en omkostning, der er omfattet af reglerne om fælleshavari. Da det imidlertid ikke lykkedes at rede nogen af delene for MOL Comfort, er der formentlig ikke umiddelbart nogen omkostninger til fælleshavariet, der skal deles.

Begrænsningsfonde

Udover de ansvarsbegrænsninger der findes i Søloven på 2 SDR pr. kilo eller 667 SDR pr. kolli, er der en yderligere begrænsning på rederens ansvar, der beregnes ud fra skibets tonnage. Denne begrænsning skyldes, at ved større hændelser som totalt forlis, vil selv en enkeltstående hændelse kunne medføre meget store tab for rederen. Disse regler kaldes begrænsningsfonde (også kaldet global-begrænsninger), og medfører at alle interessenter må dele den fond, der er afsat til erstatningen. Interessenternes del af denne fond udregnes på baggrund af den procentmæssige værdi af deres erstatningskrav. I den forbindelse skal det nævnes, at det erstatningskrav, der kan meldes i fonden, først skal gennemgå den evt. begrænsning på 2 SDR pr. kilo/667 SDR pr. kolli som nævnt ovenfor. Reglerne om begrænsningsfonde baserer sig på internationale konventioner, men der er flere nationale forskelle, hvorfor det igen understreges, at reglerne, der nævnes her, ikke nødvendigvis er de samme som i Japan.

Ansvarsgrænserne i den danske sølov afhænger som nævnt af skibets tonnage, og udregnes på baggrund af nedenstående tabel, dog således at begrænsningen minimum er 1 mio. SDR for skibe med en tonnage på 2.000 tons og derunder. For et skib med en større tonnage forhøjes ansvarsgrænsen således:

1. for hvert ton fra 2.001 til 30.000 tons med 400 SDR,
2. for hvert ton fra 30.001 til 70.000 tons med 300 SDR og
3. for hvert ton over 70.000 tons med 200 SDR.

Det spørgsmål, der rejser sig efterfølgende, er, hvorvidt også speditøren, i lighed med rederen, kan begrænse sit ansvar over for sin kunde efter ovenstående regler. Dette tema er ikke fuldt ud afklaret i loven eller retspraksis, men det taler for speditørens sag, at hvis speditøren ikke kan påbe-

råbe sig denne globalansvarsbegrænsning, vil dette give kunden en uretmæssig berigelse. Det der primært taler imod er, at speditøren, i modsætning til rederiet, næppe vil være truet på sit eksistensgrundlag som følge af et skibsforlis. I betænkningen til søloven er det debatteret, hvorvidt såkaldte ”stygodsbefragtere” kan påberåbe sig disse regler. Konkluderende er det sølovsudvalgets opfattelse, at en stygodsbefragter kan påberåbe sig reglerne.

Begrebet stygodsbefragter er ikke defineret nærmere, og heller ikke et begreb der ellers benyttes i søloven eller i praksis. I søloven bruges befragterbegrebet typisk kun i forbindelse med

charter af skibe, herunder tids- og rejsebefragtning (der åbenlyst er omfattet af ovenstående regler), og det kan således være tvivlsomt, om speditører falder under dette begreb.

Det er dog min opfattelse, at selv hvis speditøren ikke er en stygodsbefragter, vil det være de samme hensyn, der gør sig gældende i diskussionen, hvorfor resultatet må være det samme, således at også speditøren er berettiget til at påberåbe sig globalbegrænsning (-sfonden) over for sine kunder.

For yderligere i relation til ovenstående kan Danske Speditørers transportjuridiske hotline kontaktes på 70 13 12 14.

SIKKERHEDSSTILLELSE FOR BØDE UDSTEDT I HENHOLD TIL GODSKØRSLSLOVEN

På baggrund af en række henvendelser til Danske Speditørers juridiske afdeling vedrørende tilbageholdelse af motorkøretøjer i forbindelse med bøder udstedt i henhold til godskørselsloven, primært bøder for overtrædelser af cabotagereglerne, skal der i det følgende peges på nogle vigtige pointer for speditører i forbindelse med betaling af bøde/sikkerhedsstillelse for at få frigivet lastbil m.v.

Af advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod, sme@dasp.dk

Godskørselsloven giver mulighed for at straffe overtrædelse af reglerne i loven, herunder også overtrædelser af reglerne i De Europæiske Fællesskabers forordninger (cabotagereglerne m.v.) med bøde.

For så vidt angår overtrædelser af cabotagereglerne vil bøden naturligvis blive pålagt den udenlandske vognmandsvirksomhed, der er ansvarlig for overtrædelsen. Speditøren kan dog af rent praktiske årsager se sig nødsaget til som et udlæg for vognmanden at betale bøden eller stille sikkerhed for bødens betaling over for politiet, således at godset kan blive leveret til tiden. Idet bøden ikke er pålagt speditøren (speditøren er ikke retssubjekt), er det ikke åbenlyst, at speditøren

kan betale eller stille sikkerhed, men ifølge de oplysninger, som Danske Speditører er i besiddelse af tillades dette i praksis.

Politiets mulighed for at tilbageholde motorkøretøjer fremgår af godskørselslovens § 16, der har følgende ordlyd:

”Politiet kan tilbageholde et motorkøretøj, med hvilket der udføres godskørsel i strid med loven, forskrifter udstedt i medfør heraf eller EU-regler om godskørsel med motorkøretøjer.

Stk.2. Tilbageholdelse kan ske, indtil forholdene er bragt i overensstemmelse med de i stk. 1 nævnte bestemmelser. Tilbageholdelse kan endvidere ske, hvis

det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde og sagsomkostninger eller for at sikre konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i motorkøretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over motorkøretøjet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

Stk.3. Retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse."

Da bøden for overtrædelse af cabotagereglerne som anført vil blive pålagt et udenlandsk vognmandsfirmas, er det nærliggende for politiet at tilbageholde motorkøretøjet, idet inddrivelsen af bøden fra et udenlandsk firma i modsat fald vil kunne medføre betydelig vanskeligheder for politiet.

Hvis den udenlandske vognmandsvirksomhed ikke betaler bøden eller stiller sikkerhed herfor inden for rimelig tid, kan speditøren være nødsaget til at betale eller stille sikkerhed for bødens betaling, idet speditøren er ansvarlig over for egne kunder for godsets rettidige levering. Det skal i den forbindelse nævnes, at Danske Speditører er bekendt med, at politiet i visse tilfælde retter direkte henvendelse til den danske speditør for at få sikkerhed for bødens betaling eller med anmodning om bødens betaling. Selv om speditøren som udgangspunkt ikke har noget med overtrædelse at gøre, kan speditøren således alligevel blive en del af sagen mellem politiet og den udenlandske vognmand, og dermed have en interesse i, hvordan sagen videre forløber.

Er politiet og anklagemyndigheden ikke opmærksomme på muligheden for at stille sikkerhed for

bødens betaling, og udstedes der derfor et almindeligt bødeforelæg, vil sagen ved speditørens/vognmandens betaling af bøden blive anset som afsluttet. Dette følger af retsplejelovens § 832, stk. 1, hvorefter anklagemyndigheden i et bødeforelæg kan oplyse den sigtede, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den sigtede erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale bødeforelægget angivet i bøde. Følgende er et eksempel fra et bødeforelæg:

"Hvis De er enig i bøden, skal De betale eller kontakte politiet

De skal betale bøden og eventuelle omkostninger senest 20 dage fra datoen på opgørelsen. Hvis De betaler, er sagen afgjort, og den kommer ikke for retten. De kan betale bøden ved at bruge vedlagte indbetalingskort. Hvis De ikke kan betale bøden, skal De inden samme frist kontakte politiet (indfordringskontoret)."

Som det fremgår af ovenstående anses sagen for afgjort, hvis bøden betales, og af retsplejelovens § 832, stk. 1, fremgår det, at den sigtede erklærer sig skyldig ved bødens betaling. Endvidere fremgår det af retsplejelovens § 832, stk. 3, at hvis sigtede betaler bøden, bortfalder videre forfølgning, og det fremgår tillige, at betalingen har samme gentagelsesvirkning som en dom.

Betalingen af bøden får dermed den virkning, at skyldsspørgsmålet ikke længere kan indbringes for domstolene, samt at vognmanden ved næste overtrædelse af reglerne vil blive pålagt en betydelig højere bøde, grundet gentagelsesvirkningen fra den tidligere betalte bøde. Det er derfor afgørende, at speditøren og vognmanden har gjort sig dette klart inden betalingen af bøden.

Såfremt vognmanden ikke er enig i bøden og derfor ikke ønsker at erklære sig skyldig i overtrædelsen, men ønsker sagen behandlet ved domstolene, skal man således ikke betale et bøde-

deforelæg. I denne situation skal man inden for den frist, der er anført på bødeforelægget, kontakte politiet, og oplyse, at man ønsker sagen behandlet i retten. Det skal i den forbindelse bemærkes, at hvis man hverken betaler bøden eller meddeler politiet, at man ønsker sagen behandlet i retten, vil politiet sende sagen i retten. Følgende formulering anvendes ofte på bødeforelæg:

”Hvis De intet foretager Dem, kan De blive dømt uden yderligere varsel

Hvis De ikke betaler bøden og heller ikke kontakter politiet (indfordringskontoret), senest 20 dage fra datoen på den vedlagte opgørelse, bliver sagen sendt til retten. Retten kan uden yderligere varsel dømme Dem for den lovovertrædelse, som bødeforelægget angår. De bliver således ikke indkaldt til et retsmøde, og De kan ikke anke dommen.”

Retten har således, jf. retsplejelovens § 896 a, i disse tilfælde mulighed for uden afholdelse af et retsmøde at behandle sagen, og dømme sigtede for det forhold som bødeforelægget angår, og dommen kan ikke ankes.

Har politiet i forbindelse med udstedelsen af bødeforelægget tilbageholdt motorkøretøjet, jf. godskørselslovens § 16, stk. 2, og ønsker speditøren eller vognmanden køretøjet udleveret uden at betale bødeforelægget, og dermed erkende skylden, bør det oplyses for politiet, at godskørselsloven indeholder mulighed for at stille sikkerhed for bødens betaling, og at denne sikkerhedsstillelse ikke skal anses som betaling af bøden, altså som en erkendelse af sanktionen.

Såfremt det er nødvendigt at stille sikkerhed for at få frigivet lastbilen, er det min opfattelse, at man bør kræve, at politiet noterer, at der er stillet sikkerhed i overensstemmelse med godskørselslovens § 16, samt at politiet udsteder en kvittering for beløbets modtagelse. Følges sagen ikke op ved, at skyldsspørgsmålet bliver indbragt for retten inden for rimelig tid, bør der rettes henvendelse til anklagemyndigheden.

For yderligere i relation til ovenstående kan Danske Speditørers transportjuridiske hotline kontaktes på 70 13 12 14.

NY HØJESTERETSDOM OM REDERIS VARETÆGTSANSVAR FOR HENSTILLEDE LØSTRAILERE

Tab ved tyveri af trailer fra terminalområde kunne ikke gøres gældende over for rederiet, da Højesteret fandt, at traileren ikke var kommet i rederiets varetægt ved at være henstillet i den anviste opmarcheringsbås efter passage af billetlugen.

Af advokat Rasmus Kjøie, rak@dasp.dk

I en nyligt afsagt højesteretsdom blev der taget stilling til spørgsmålet om, hvornår et færgerederis varetægtsperiode begynder i forbindelse med færgerederiets transport af løstrailere, der henstilles af landevejstransportører på rederiets terminalområde i havnen.

Sagens faktum

Færgerederiet besejler ruten Århus-Kalundborg. Rederiet indgik i december 2003 en samarbejdsaftale med en vognmandsvirksomhed om bl.a. overførsel af trailere uden fører. Vognmandsvirksomheden bestilte plads til en trailer, lastet med

teglsten, til overførsel fra Århus til Kalundborg i løbet af weekenden den 2.-3. september 2006. Traileren blev fredag eftermiddag af en af vognmandsvirksomhedens chauffører henstillet på rederiets terminalområde i Århus Havn, men var forsvundet, da vognmanden ville hente den i Kalundborg mandag morgen. Traileren blev senere fundet tom i Jylland. Vognmandens forsikrings-selskab havde som ansvarsforsikrer for vognmandsvirksomheden udbetalt erstatning for teglstenene og fragt med fradrag af selvrisiko.

Det er oplyst, at rederiet årligt forestår flere tusinde trailertransporter for vognmandsvirksomheden. I parternes samarbejdsaftale af 3. december 2003 er aftalt rater for sættevogne, vogntog og såkaldte løstrailere, der køres om bord og fra borde af rederiet. Priserne, der omfatter om bord- og i landkørsel af trailere, afhænger af overførselstidspunktet. Om overførsel i weekenden hedder det:

"På alle færgeafgange i weekender er prisen for sættevogne og vogntog [...]. Hvis en løstrailer reserveres til en bestemt afgang i løbet af weekenden er prisen [...]. Hvis [rederiet] må disponere hvilken afgang som benyttes til at overføre løstraileren i løbet af weekenden, så er prisen som ovenfor på afgangene kl. 05:30 og kl. 12:00 [...]"

I aftalens almindelige forretningsbetingelser var anført:

"Udover nærværende aftale er vilkårene i [rederiets] »Almindelige Forretningsbetingelser« gældende mellem parterne. Forretningsbetingelserne er bilagt nærværende aftale og kan i øvrigt rekvireres hos [rederiet] [...]. I tilfælde af uoverensstemmelser mellem nærværende samarbejdsaftale og de almindelige forretningsbetingelser går nærværende samarbejdsaftale forud."

I de "almindelige forretningsbetingelser" var anført:

"1. Nærværende almindelige forretningsbetingelser gælder for enhver af-

tale om transport indgået med rederiet, uanset om der udstedes dokumenter om aftale eller ej. Medmindre andet særskilt aftales udstedes for persontransporter billetter og for godstransporter søfragtsedler.

2. Enhver transport udføres i henhold til dansk rets regler.

3. Rederiet begrænser sit ansvar mest muligt i overensstemmelse med sølovens til en hver tid gældende bestemmelser herom.

4. Rederiet kan ikke gøres ansvarlig for tab, direkte eller indirekte, herunder tab af indtægter ud over, hvad ufravigelige regler i søloven eller anden lovgivning foreskriver.

5. [...] For så vidt angår gods anses dette først for overgivet i rederiets varetægt, når der af rederiet er udstedt søfragtbrev for transporten [...]

7. [...] Generelt henstår gods på Rederiets områder for godsejerens risiko, som derfor opfordres til at sikre godset på bedst mulig måde."

Det var under sagen oplyst, at Rederiet ikke udsteder søfragtbreve, men kun billetter, der købes ved indkørslen til terminalområdet. Billetten indeholder oplysning om den afgang, der ønskes benyttet, check-in-tidspunktet, et registreringsnummer, aftalenummer og kundens navn, samt om der er tale om "løs trailer". Om den konkrete transport var det for retten oplyst, at traileren var lastet med vingeteglsten og tilhører til tre forskellige kunder med en totalvægt på ca. 28 tons. Den billet, der har været benyttet, er bortkommet. Vognmanden blev af rederiet faktureret den 15. september 2006 for overførslen. Af fakturaen fremgår, at traileren blev overført den 3. september 2006 kl. 10.00, og der er i fakturaen henvisning til billetnummeret og registreringsnummer. Det var oplyst for retten, at faktureringen alene er sket på grundlag af billetkøbet. Det var endvidere oplyst, at der ikke af rederiet blev fore-

taget nogen registrering af de trailere, der rent faktisk overførtes. Tyveriet blev anmeldt til politiet i Kalundborg som forøvet fra rederiets terminal i Kalundborg, men traileren blev senere fundet i Jylland, og parterne var under sagen overfor retten enige om, at tyveriet må være foregået fra terminalen i Århus. Rederiet tilbød inden sagens anlæg at betale sølovens begrænsningsbeløb på 667 SDR, svarende til 5.452,70 kr., jf. sølovens § 280 og § 281, til fuld og endelig afgørelse af sagen. Tilbuddet blev ikke accepteret af vognmanden og dennes forsikringselskab, der sammen anlagde sagen mod rederiet.

Vognmanden mente, at billetten var kvittering for at traileren var modtaget, og at rederiet derfor skulle være ansvarlig for godset, mens det stod på rederiet terminal.

Færgeselskabet gjorde omvendt gældende, at billetten kun dokumenterede, at der var registreret plads til overfart og at billetten ikke kunne sidestilles med sædvanlige søretlige kvitteringsdokumenter, da der gælder særlige krav til indholdet af sådanne.

Vidneforklaringer

Under sagens vidneforklaringer blev det af vognmanden blandt andet oplyst, at vognmandsvirksomheden årligt fik transporteret 8-12.000 løstrailere med rederiet, at rederiet selv bestemmer den konkrete overfart ved "weekend-trailere" og at disse weekendtrailere normalt hensættes på rederiets terminal i afgangshavnen fredag og afhentes af vognmanden i destinationshavnen søndag eller mandag morgen. Det blev endvidere forklaret, at rederiet ikke udsteder kvittering for modtagelsen af trailere og heller ikke får kvittering for deres aflevering heraf. Terminalområdet er ikke hegnet ind.

Chaufføren forklarede, at han afleverede traileren på det anviste sted på terminalområdet, efter at have meldt sin ankomst i billetlugen, at området var videoovervåget, og at der er fri udkørsel fra området, så han principielt kunne have kørt ud igen med traileren, men at bilen og trailerens registreringsnumre scannes ved indkørsel.

Rederiets terminalchef forklarede, at rederiet tidligere alene havde betalt erstatning for skader på trailere, fx i forbindelse med ombordkørsel og kørsel fra borde. Endvidere blev forklaret, at der hyppigt skete det, at trailerens presenning blev skåret op, men at dette aldrig tidligere havde medført krav mod rederiet, fordi alle tidligere havde accepteret, at trailere stod på terminalområdet på trailerejernes egen risiko. Billetprisen inkluderede alene selve færgeoverfarten og omkostningerne i forbindelse med ombordkørsel og kørsel fra borde.

Retstens vurdering

Byretten udtalte følgende, som begrundelse for sin frifindelse af rederiet:

"I [rederiets] almindelige forretningsbetingelser har [rederiet] klart fraskrevet sig ansvaret for tyveri af eller fra en såkaldt løstrailer, der er henstillet i en opmarchbås med henblik på overførsel i løbet af en weekend efter [rederiets] valg. Der er for transporten ikke udstedt konnossement eller søfragtbrev, hvori [rederiet] har kvitteret for modtagelsen af godset. Den billet, der er udstedt i forbindelse med check-in af traileren, kan efter sit indhold ikke sidestilles med et konnossement eller søfragtbrev, da billetten alene har karakter af en bekræftelse på en booking (til en bestemt pris), men ikke en anerkendelse af godsets modtagelse. Hertil kommer, at [rederiet] ikke på anden måde har påtaget sig at opbevare godset (traileren), lige så lidt som [vognmandsvirksomheden] har anmodet om en kvittering for trailerens modtagelse, jf. sølovens § 259, stk. 1. Heller ikke terminalområdets indretning har kunnet give [vognmandsvirksomheden] indtryk af, at der ved trailerens parkering i opmarchbåsen var skabt et varetægtsforhold, hvor [rederiet] påtog sig at opbevare traileren og dermed overtog risikoen for godsets (trailerens) bortkomst. Der er derfor ikke grundlag for at antage, at traileren er kommet i [rederiets]

varetægt på noget tidligere tidspunkt end det, hvor traileren af [rederiets] folk trækkes om bord, jf. sølovens § 274, stk. 2, jf. stk. 1. Da [vognmandsvirksomheden] ikke har godtgjort, at tyveriet er sket efter dette tidspunkt, er [rederiet] således ikke ansvarlig for tyveriet af traileren, og [rederiets] frifindelse påstand tages derfor til følge.”

Landsretten stadfæstede byrettens afgørelse med følgende begrundelse:

”Parterne er enige om, at tyveriet af traileren er foregået i Århus. Efter bevisførelsen lægges det til grund, at [vognmandsvirksomhedens] chauffør sidst på eftermiddagen fredag den 1. september 2006 ankom til [rederiets] terminalområde, meldte sin ankomst ved billetlugen, fik scannet og fotograferet traileren samt henstillede traileren på den anviste plads med henblik på senere overførsel. Efter det oplyste om parternes aftalegrundlag og den praksis, som parterne har fulgt ved den faktiske håndtering af trailerne, herunder henstilling af »løs trailer« på det frit tilgængelige terminalområde før søtransporten, lægges det endvidere til grund, at [rederiets] ansatte ikke har beskæftiget sig med traileren, før den skulle trækkes om bord. Den omstændighed, at der er sket udstedelse af billet, anvisning af plads i opmarchbås og fotografering af traileren, kan ikke statuere modtagelse af godset. Det tiltrædes herefter og i øvrigt af de grunde, som byretten har anført, at [rederiet] ikke har haft traileren i sin varetægt efter sølovens § 274, stk. 1 og 2, da den blev stjålet. Landsretten stadfæster herefter dommen.”

Sagen fortsatte i Højesteret, som udtalte følgende:

”Efter sølovens § 274 er en transportør ansvarlig for godset, mens det er i dens varetægt i lastehavnen. Bestem-

melser i en transportaftale eller et varetransportdokument er ugyldige, i den udstrækning de afviger fra denne bestemmelse til skade for afsenderen, jf. sølovens § 254. Formålet med bestemmelserne i § 274, stk. 2 og 3, er så vidt muligt at undgå grænseproblemer med hensyn til varetægtsperiodens begyndelse og ophør. Bestemmelserne må anses for udtømmende at regulere, hvornår varetægten skal anses for at være begyndt og afsluttet, men er ikke til hinder for, at det i transportaftalen fastlægges, hvad transportydelsen nærmere omfatter. Sølovens § 274, stk. 2, bestemmer, at transportøren anses for at have godset i sin varetægt fra det tidspunkt, han modtager godset fra aflasteren. Tidspunktet for varetægtsperiodens begyndelse må afgøres under hensyntagen til omstændighederne ved den faktiske ladingshåndtering, jf. herved bemærkningerne til bestemmelsen i lovforslaget (Folketingstidende 1993-94, tillæg A, spalte 4965). Godset er overgået til transportørens varetægt, når det er hans ansatte, der tager sig af det, eller det står under deres kontrol. Spørgsmålet om varetægt giver ikke anledning til tvivl, når transportøren har udstedt modtagelseskvittering, jf. sølovens § 259, eller konnossement, jf. § 292, eller søfragtseddel, jf. § 308. I sagen har [rederiet] ikke udstedt sådanne dokumenter. Den billet, som rederiet har udstedt, indeholdt ikke en kvittering for modtagelsen af traileren, og [rederiet] udstedte heller ikke andre dokumenter, hvorefter rederiet bekræftede modtagelsen af traileren eller i øvrigt påtog sig at tage traileren i sin varetægt. Det fremgår af samarbejdsaftalen mellem [rederiet] og [vognmanden], at aftalen angår overførsler af trailere på ruten Kalundborg-Århus, og at fragtraterne omfatter »Ombord og i land kørsel af trailere«. I samarbejdsaftalen er der henvist til [rederiets] almindelige forretningsbetingelser, og det er heri angivet, at gods først anses for overgi-

vet til [rederiet], når der er udstedt søfragtbrev for transporten, og at gods på [rederiet] områder generelt henstår for [vognmandens] risiko. Det er ubestridt, at [vognmandens] chauffør freddag den 1. september 2006 om eftermiddagen henstillede selskabets trailer i den opmarchbås på [rederiets] terminalområde i Århus Havn, som han havde fået anvist i forbindelse med køb af billet, med henblik på at traileren skulle overføres til Kalundborg i løbet af den kommende weekend ved en afgang, som [rederiet] valgte. Ved passage af billetkontoret blev traileren fotograferet til dokumentation af dens tilstand. Efter chaufførens parkering af traileren skulle [rederiets] ansatte trække den om bord i forbindelse med den valgte afgang, men ikke håndtere den forud herfor. Terminalområdet var ikke indhegnet og ikke overvåget. Området var ved indkørslen indrettet med et billetkontor og en bom, men der var ingen kontrol ved udkørslen og derfor fri adgang til området. Området blev i øvrigt i et vist omfang tillige benyttet af vognmænd som parkeringsplads for trailere, der ikke skulle med færgen. Under disse omstændigheder finder Højesteret, at parkeringen af traileren på [rederiets] terminalområde ikke indebærer, at [rederiet] kan anses for at have modtaget traileren. [Rederiet] har således ikke haft traileren i sin varetægt, jf. sølovens § 274. Højesteret stadfæster herefter landsrettens dom.”

Et spørgsmål om varetægt og et spørgsmål om aftale om overdragelse – kommentarer og tiltag til fremtidig håndtering af ansvarsplacering ved løstraileroverdragelse til færgerederier

Som det fremgår af Højesterets begrundelse for frifindelse af rederiet, finder Højesteret ikke, at varetægsperioden i den konkrete sag var påbegyndt.

Søloven indeholder i § 274 en bestemmelse vedrørende søtransportørens varetægsperiode, der lyder som følger:

”§ 274

Transportøren er ansvarlig for godset, medens det er i dennes varetægt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen.

Stk. 2. Transportøren anses for at have godset i sin varetægt, jf. stk 1, fra det tidspunkt, denne modtager godset fra aflasteren eller fra myndighed eller anden tredjemand, til hvem godset skal leveres efter gældende love eller forskrifter i lastehavnen.

Stk. 3. Transportøren anses ikke længe for at have godset i sin varetægt, jf. stk. 1,

1) når denne har udleveret godset til modtageren, hvis modtageren ikke modtager godset fra transportøren,

2) når det er lagt op for modtagerens regning i overensstemmelse med aftalen eller gældende lov eller praksis i lossehavnen, eller

3) når denne har overgivet godset til myndighed eller anden tredjemand, til hvem godset efter gældende love eller forskrifter i lossehavnen skal overgives.”

Ved en umiddelbar gennemgang af bestemmelsen, sammenholdt med retssagens faktum, kunne man således foranlediges til at konkludere, at rederiets varetægsperiode var indtrådt, når godset (her traileren) blev placeret på rederiets plads i afgangshavnen. Djævelen ligger dog som bekendt i detaljen, og i denne forbindelse, er det væsentligt at bide mærke i bestemmelsens ord ”varetægt”. Godset skal altså ikke blot være i rederiets område i lastehavnen, det skal også dér være i rederiets varetægt.

Højesteret lægger i den forbindelse vægt på dels, at billetten ikke kan sidestilles med en kvittering for modtagelse af gods, og at henstilling på et ikke indhegnet og relativt let tilgængeligt havneområde, ikke medfører, at rederiets varetægtsperiode begynder.

Endvidere viser dommen, at selvom sølovens regler om et rederis varetægtsperiode er ufravigelige, så kan det nærmere aftales, hvornår varetægten reelt påbegyndes – ligesom de faktiske omstændigheder, jfr. ovenstående, tilsvarende vægter i den konkrete bedømmelse.

Dommen er væsentlig i relation til de mange tusinde færgoverfarter med løstrailere, som speditivirksomheder medvirker til årligt.

På baggrund af dommen er det særligt værd for speditivirksomheder at undersøge egne kontrakter med færgerederierne, for på den baggrund bedst at tilrettelægge aftalerne og/eller transportforløbet i relation til de hermed forbundne risici.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:



NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPEDITIONSRET