

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

I denne udgave af SPEDITIONSRET redegøres for række nyere domme fra Sø- og Handelsretten med relevans for speditører.

Advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod har kigget nærmere på en dom, der tager stilling til henholdsvis speditøren og rederiets ansvar for skader opstået som følge af transport af gods i en defekt container.

Advokat Rasmus Køie behandler en nyere dom, som vedrører spørgsmålet om speditørens ansvar for rådgivning og betaling for oplagring af gods.

Afslutningsvis redegør advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk for en nyere dom angående ansvarsbegrænsningen i søloven.

Som det ses vedrører alle dommene det våde element, og søretten giver dermed stadig anledning til nogle juridisk og praktisk spændende problemstillinger, som må løses ved domstolene.

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. 39
NOVEMBER 2013

INDHOLD:

Side 2:

DOM OM ANSVARET FOR MANGLER VED CONTAINERE

Side 5:

SPEDITØRER OG DEMURRAGE – DOM OM RÅDGIVNING VED CONTAINERLEJE

Side 9:

DOM ANGÅENDE ANSVARBERGÆNSNING I SØLOVEN

DOM OM ANSVARET FOR MANGLER VED CONTAINERE

Af advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod, sme@dasp.dk

Efter Sø- og Handelsrettens opfattelse var speditøren ansvarlig over for kunden for skader på godset opstået som følge af defekter ved anvendte container. Speditøren kunne dog ikke videreføre dette ansvar til rederiet.

I forbindelse med en transport fra Moradabad, Indien, til Nibe, Danmark, opstod der skader på godset som følge af mangler ved den anvendte container.

Sagens faktum

Den danske speditør havde påtaget sig at forestå hele transporten fra Maradabad, Indien, til kundens virksomhed i Nibe. Speditøren havde antaget et udenlandsk rederi til at forestå søtransporten fra Mumbai til Århus.

Det var rederiet, der var ejer af og leverede den container, der blev anvendt under hele transporten.

Speditørens agent i Indien udstedte et konnossementet den 31. august 2010, hvori det var angivet, at der var tale om en "Shipper's Load, Stowe and Count"-forsendelse.

Agenten var angivet som "Shipper", og den indiske sælger var angivet i rubrikken "Consignor" og i feltet "Notify address" var den danske køber angivet.

Der var ikke i konnossementet taget forbehold for skader på godset.

Af konnossementet pkt. 19 fremgik det blandt andet at:

"... (2) If a container has not been filled, packed or stowed by the multimodal transport operator, the multimodal transport operator shall not be liable for any loss of or damage to, its contents and the consignor shall cover any loss of expense incurred by the multimodal transport operator, if such loss, damage or expense has been caused by:

*...
(c) the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the multimodal transport operator and unsuitable or defective condition would not have apparent upon reasonable inspection at, or prior to, the time when the container was filled, packed or stowed."*

Ved ankomst til den danske modtager blev der straks konstateret skader på godset, og modtageren reklamerede over for den danske speditør samme dag.

Det blev foretaget survey af en dansk surveyor samme dag, som godset blev modtaget, og af den udarbejdede surveyrapport fremgår det, at der var foretaget midlertidige reparationer på containeren, og at containeren fremstod med flere skader. Det fremgår endvidere, at flere masterkartoner i bundlaget var synligt våde og svært

mærket som følge af vandindtrængning langs bundlaget.

Det var surveyorens vurdering, at årsagen til de synlige skader med overvejende sandsynlighed kunne tilskrives vandindtrængning gennem defekt krydsfinerbund samt åbning ved defekt pakning ved bundhjørne på SB dør.

Under retssagen udtalte han, at han ville have givet containeren en grov bemærkning, hvis han som surveyor havde besøgt containeren tidligere i forløbet. Han oplyser også, at hullet i containeren kunne opdages ved, at man lukkede containerdørene og derefter så efter, om der kom lys ind i containeren (lysindfaldsprøven). Surveyoren udtaler endvidere, at han ikke ville have godkendt containeren til søtransport.

Retten vurdering

Sø- og Handelsretten lægger til grund, at skaderne på godset opstod efter, at godset er stuvet i containeren, og at skaderne var forårsaget af vandindtrængning på grund af defekter ved containerens bundlag og pakninger ved døråbningen. Endvidere lægges det til grund, at defekterne var til stede, allerede da containeren blev leveret fra rederiet.

Sø- og Handelsretten udtaler herefter, at:

Efter omfanget af defekterne ved containeren samt oplysningerne om forløbet vedrørende overdragelsen af containeren til [den danske købers] indiske handelspartner, som skulle pakke og stuve godset, er der ikke tilstrækkeligt grundlag for at pålægge den danske

køber ansvaret for, at containeren blev anvendt til transporten af godset trods defekterne.

Det var således [speditørens indiske agent], der havde stået for bookingen af containeren, og der er ikke fremlagt oplysninger om, hvor synlige defekterne i containeren måtte have været for en ikke-professionel før den efterfølgende vandindtrængning.

Det var herefter Sø- og Handelsrettens opfattelse, at den danske speditør over for kunden var ansvarlig for skaderne på godset.

Om forholdet mellem speditøren og rederiet udtaler Sø- og Handelsretten, at:

... det efter det foreliggende ikke med sikkerhed kan fastslås, hvornår der er trængt vand ind i containeren. Men efter forklaringen fra vidnet [...] om, at der ikke har været vandskader på andre containere med samme søtransport, er det i hvert fald ikke bevist, at vandskaden er opstået under søtransporten. [Speditøren] må således bære ansvaret for skaden, da det ikke er godtgjort, at skaden ikke er sket, mens godset var i [speditørens] varetægt.

Vedrørende [speditørens] anbringende om, at [rederiet] skal bære ansvaret for skaden, fordi de leverede en defekt container, bemærkes, at [speditøren] var antaget af [kunden] til at stå for hele transporten, herunder booking af en container. Herefter og efter indholdet af parternes aftaler påhviler ansvaret for, om den leverede container faktisk blev anvendt til transporten, således som udgangspunkt [speditøren], her-

SPEDITIONSRET

under i form af foranstaltning af en forudgående besigtigelse. Der er ikke under sagen fremkommet sådanne oplysninger om leveringen og besigtigelsen af containeren, at der er tilstrækkeligt grundlag for at fastslå, at ansvaret for containerens anvendelse i denne konkrete sag i stedet bør påhvile [rederiet].

Bemærkninger

Som det fremgår, er det Sø- og Handelsrettens opfattelse, at rederiet ikke kan holdes ansvarlig for de skader, som opstår som følge af den defekte container.

Speditørernes Retsværn har kendskab til, at der ofte opstår skader som følge af, at varerne bliver transporteret i defekte containere. Da sagerne ofte ikke drejer sig om større beløb, afgøres disse sager som regel uden for retten. Som det fremgår af ovenstående dom, er rederiet retsstilling som udgangspunkt en helt anden end speditørens, idet rederiet tilsyneladende kan fraskrive sig an-

svar for egne containere, og de skader som opstår som følge af defekter ved disse. Såfremt speditøren ikke over for kunden tilsvarende fraskriver sig ansvaret for defekterne, løber speditøren dermed en betydelig risiko for at hæfte for skader opstået som følge heraf. Det skal i den forbindelse bemærkes, at ansvaret alene kan fraskrives ved multimodale transporter, idet søloven ellers finder anvendelse.

Det forekommer ikke rimeligt, at rederierne i disse situationer kan fraskrive sig ansvaret, idet det ikke med rimelighed kan forlanges af speditøren eller andre at sikre sig, at de leverede containere er egnede til transport af varer. Som udgangspunkt burde ansvaret for containerne ligge hos rederierne. Ikke desto mindre bør man notere sig dommen, og som speditør tage de nødvendige forholdsregler

SPEDITØRER OG DEMURRAGE – DOM OM RÅDGIVNING VED CONTAINERLEJE

Ny Sø- og Handelsretsdom om speditørens ansvar i medfør af NSAB 2000 for opbevaringsomkostninger, som akkumuleredes ved, at gods henstod i havn grundet toldforhold.

Af advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk

Sagen

Sagen vedrørte navnlig spørgsmål om speditørens ansvar for rådgivning og betaling for oplagring af gods tilhørende Speditørens Kunde, mens godset stod i en havn i Rumænien i perioden fra marts 2009 til januar 2010.

Speditøren og Kunden havde indgået en transportaftale med udgangspunkt i parternes samarbejdsaftale af 30. marts 2009. Af samarbejdsaftalen fremgik, at aftalen gælder for alle aftaler om inden- og udenlandske transporter af gods og omfatter booking, afhentning, transportering og aflevering af gods. Det fremgår endvidere, at alle opgaver udføres i henhold til NSAB, hvorefter eventuelle krav forældes efter 1 år og er begrænset til 50.000 SDR.

Under retssagen var der enighed mellem parterne om, at NSAB 2000 er aftalt. Parterne var endvidere enige om, at Speditøren med aftalen påtog sig i hvert fald at transportere dele til et siloanlæg fra producenten i USA til levering i Constanta i Rumænien. Den faktiske transport skete i lejede containere fra rederiet Hapag Lloyd. Silodelene var købt af Modtager, men transportaftalen blev indgået med Modtagers samarbejdspartner, altså

Kunden. Godset, der skulle transporteres, var lastet i 15 containere.

Godset ankom til Constanta i Rumænien den 19. april 2009. Godset blev ikke indfortoldet, men forblev i de lejede containere på havnen i Constanta. Parterne var under retssagen uenige om, hvorvidt Speditøren også havde ansvaret for indfortoldning af godset. Før godsets ankomst var der i marts og april 2009 en korrespondance mellem Speditøren og Kunden omkring toldværdi-deklaration, indfortoldning og værdiansættelse af godset. Efter godsets ankomst til Constanta og frem til 2. juli 2009 var der fortsat løbende korrespondance mellem parterne omkring indfortoldning af godset. Kunden rykkede den 25. maj 2009 Speditøren for svar vedrørende indfortoldning, og Speditøren svarede dagen efter, at man *"...kæmper en kamp med de lokale myndigheder..."*. Fra juli 2009 til november 2009 stod godset det samme sted i containerne på havnen i Constanta. Der var ingen skriftlige bilag fra denne periode.

Parterne havde et møde den 4. november 2009, hvor Speditøren udleverede en oversigt og en opsummering af de på det tidspunkt påløbne omkostninger til "storage" og "demurrage". Det

SPEDITIONSRET

fremgik heraf, at de påløbne omkostninger dengang var i alt EUR 119.613,00 til "storage" og i alt EUR 71.760,00 til "demurrage".

Den følgende fremlagte korrespondance i sagen er en mail fra Speditøren af 18. december 2009, hvor man fremsendte en opgørelse til kunden over de på dette tidspunkt påløbne omkostninger, der beløb sig til i alt EUR 242.120,00. Ved mail af samme dato gav Modtager udtryk for, at situationen omkring oplagring, indfortoldning og de påløbne omkostninger var ude af kontrol, og at man blev nødt til at forhandle de to omkostningsbeløb.

I mails af 21. december 2009 drøftede Speditøren, Kunden og Modtager hændelsesforløbet og de påløbne omkostninger. Speditøren gav udtryk for, at der ikke var grundlag for toldoplag i april, maj og juni, og at man fra sin side undrede sig over, at toldoplag ikke var blevet benyttet allerede fra juli, hvor denne mulighed blev foreslået. Kunden og Modtager havde fokus på at få nedbragt de påløbne omkostninger og bad Speditøren om at gøre noget og nævnte, at de havde nogle folk i Rumænien, som gerne ville hjælpe. Parterne havde på denne baggrund et møde den 29. december 2009. Det var under sagen ubestridt, at Modtager efter dette møde betalte regningen for opbevaring og containerleje og udarbejdede en skriftlig klage over hændelsesforløbet til Speditørens forsikringsselskab. Der var under sagen uenighed mellem parterne om, hvorvidt Modtager på dette tidspunkt også gjorde et opgjort krav gældende.

Kunden indgik den 16. december 2009 en aftale med et lokalt rumænsk speditørfirma om at bringe godset i "bonded warehouse". Containerne blev tømt, og godset blev i løbet af januar måned 2010 bragt på toldoplag. Modtager og Kunden havde i den forbindelse en udgift til den rumænske speditør på i alt EUR 5.775,00. Prisen for opbevaring på toldoplag var EUR 2.200,00 pr. måned.

Der var herefter fortsat drøftelser mellem parterne, hvilket medførte, at man den 17. december 2010 indgik en aftale om suspension af forældelsesfristen i 3 måneder. Modtager og Kunden udtog den 16. marts 2011 stævning mod Speditøren.

Der var fremlagt en udateret procesaftale mellem Modtager og Kunden, hvoraf fremgik, at det i det indbyrdes forhold var Modtager, der havde afholdt omkostningerne til opbevaring og containerleje på i alt EUR 242.120,00, og at det var Modtager der skulle oppebære ethvert provenu af det rejste erstatningskrav fra Speditøren.

Der var mellem parterne enighed om, at Modtager således havde afholdt udgifter svarende til minimum 50.000,00 SDR.

Af forskellige årsager blev godset ikke udleveret til Modtager ved ankomst til havnen, men afventede nærmere særligt i forhold til indfortoldning. Derfor påløb der omkostninger til godsets opbevaring, som fandt sted i rederiets containere på havnen.

SPEDITIONSRET

Der var efterfølgende drøftelser mellem parterne om en løsning heraf, men der var under retssagen uenighed om, præcis hvad der blev aftalt og foretaget af de forskellige parter i sagen.

Tvisten

Parternes uenighed gik på, om det beløb til oplagring ("storage" og "demurrage") som Modtager havde betalt til Speditøren med henblik på godsets endelige udlevering, rettelig af kunne kræves erstattet af Modtager overfor Speditøren. Under sagens vidneforklaringer kom det blandt andet frem, at parterne havde drøftet muligheden for at lægge godset på lokalt toldoplag (såkaldt "bonded warehouse") i den rumænske destinationshavn. Dette skete i forbindelse med Modtagers modtagelse af godset, hvorved omkostningerne til oplagring af godset formindskedes betydeligt.

Modtager og Kunden var af den opfattelse, at Speditøren havde handlet ansvarspådragende ved ikke at oplyse om mulighederne for mere økonomisk hensigtsmæssig opbevaring af godset i havnen.

Speditøren var af den opfattelse, at der ikke var realiseret ansvar, da Speditøren alene havde påtaget sig en søtransport til destinationshavnen, som var forløbet planmæssigt – men at Speditøren derimod ikke havde noget ansvar eller del i håndtering af godset på destinationen.

Herudover indeholdt sagen også et spørgsmål om forældelse og eventuel suspension heraf i medfør

af NSAB 2000 § 30, hvilket dog ikke berøres yderligere i denne artikel, udover at Sø- og Handelsretten ikke fandt forholdet forældet.

Sø- og Handelsrettens begrundelse og resultat

Retten udtalte følgende:

"Med hensyn til ansvarsgrundlaget bemærker retten, at der er enighed om, at aftalen mellem [Kunden] og [Speditøren] ikke omfattede oplagring af godset på havnen eller andre steder i Rumænien, men levering til havnen i Rumænien og indfortoldning af godset. Efter det, der er kommet frem, kan det endvidere lægges til grund, at det skyldtes interne forhold hos [Kunden] og [Modtager], at godset først blev indfortoldet i marts 2010, næsten 12 måneder efter ankomsten til Rumænien.

Spørgsmålet er herefter, om sagsforløbet giver grundlag for at pålægge [Speditøren] et ansvar for, at der ikke blev fundet en alternativ og billigere oplagring af godset, end at det forblev i containerne på havnen til den høje pris for 'storage' og 'demurrage' hos rederiet.

Efter de foreliggende oplysninger må det lægges til grund, at [Modtager] hverken fra starten eller undervejs i forløbet kunne angive en præcis udmelding om tidshorizonten, og som forklaret af [Modtagers vidne] håbede [kunden] nok hele tiden på, at tingene ville gå i orden så hurtigt som muligt, og først på mødet i november gik det op

SPEDITIONSRET

for [Modtagers vidne], hvor dyrt det var at have godset opbevaret på havnen.

Det må endvidere lægges til grund, at [Speditøren] løbende oplyste om forskellige alternative muligheder, herunder ved [Speditørens søfragtschefs] mails i juli måned om Bonded Warehouse, men [Kunden] vendte ikke endeligt tilbage herom.

På denne baggrund findes [Speditøren] ikke at have tilsidesat sine pligter som speditør, jf. ansvarsnormen i NSAB 2000 § 5 og § 24.

Retten frifinder derfor [Speditøren].”

Bemærkninger

Sager om løbende påløbende omkostninger som demurrage, detention og andre opbevarings- og oplagringsomkostninger er kendetegnede ved, at de som tiden går bliver ”værre og værre”. De løbende akkumulerende omkostninger bør derfor animere til, at der hurtigt findes en løsning, herunder til reduktion af disse omkostninger om muligt.

Sagen viser, at en speditør, som alene har påtaget sig udførelsen af en søtransport, ikke umiddelbart kan klandres for ikke at afhjælpe økonomiske tab, som akkumuleres på destinationen, når omkostningerne ikke hidrører fra speditørens egne forhold. Særligt i den konkrete sag – som bestemt forekommer korrekt afgjort – ses det element, at det var kundens egne forhold, og mangel på at håndtering.

finde løsninger herfor, der var udslagsgivende for rettens resultat. Speditører har altså ikke en pligt til af egen drift i sådanne situationer, at assistere kunder, således at tab undgås eller reduceres.

Selvom Sø- og Handelsretten i den pågældende sag frifandt speditøren, hører det med til historien, at parterne faktisk havde dialog om forholdet – og at særligt det forhold, at speditøren faktisk havde foreslået løsninger: *”Det må endvidere lægges til grund, at [Speditøren] løbende oplyste om forskellige alternative muligheder, herunder ved [Speditørens søfragtschefs] mails i juli måned om Bonded Warehouse, men [Kunden] vendte ikke endeligt tilbage herom.”* (min understregning).

Endvidere lægges tilsyneladende vægt på kundens egen manglende evne eller vilje til løsning af problemet: *”Efter de foreliggende oplysninger må det lægges til grund, at [Modtager] hverken fra starten eller undervejs i forløbet kunne angive en præcis udmelding om tidshorizonten, og som forklaret af [Modtagers vidne] håbede [kunden] nok hele tiden på, at tingene ville gå i orden så hurtigt som muligt, og først på mødet i november gik det op for [Modtagers vidne], hvor dyrt det var at have godset opbevaret på havnen”.*

Når denne type sager/problemer opstår, er der derfor al mulig grund til, at speditøren hurtigt reagerer og underretter kunden med henblik på opnåelse af en løsning – eller i det mindste en reaktion eller ordre fra kunden for fremadrettet

DOM ANGÅENDE ANSVARSBEGRÆNSNING I SØLOVEN

Af advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk, rsh@dasp.dk

Sø- og Handelsretten har i en nylig dom taget stilling til et tvist mellem en speditør og en NVOCC/speditør (herefter: speditør 2) angående afholdelse af ekstraomkostninger til lufttransport ad gods. Omkostningerne var opstået i forlængelse af, at godset ikke var blevet transporteret på skib, til trods for at der var udstedt ombord-konossementer på det pågældende gods.

Indledning

Sagens spørgsmål var herefter, om der forelå en aftale om betaling for udgifter til anden transport end den aftalte, og i modsat fald om der forelå forsinkelse af levering eller andet erstatningsgrundlag, herunder om et eventuelt erstatningsansvar var ubegrænset.

Speditøren havde nægtet at betale andre fakturaer udstedt af speditør 2, da speditøren mente, at speditør 2 havde lovet at betale den ovenstående ekstra omkostning. Det var således speditør 2, der havde stævnet speditøren.

Speditørens krav mod speditør 2

I januar 2009 aftalte speditør 2 og speditøren, at speditør 2 skulle transportere gods for speditøren fra København til Toronto. I den forbindelse udstedte speditør 2 en bookingspecifikation, hvori er anført vedrørende transport, at der skulle anvendes "Truck" fra København, der var anført skibsnavn fra Hamburg med anført ETS mod Toronto Final destination og med anført ETA. Godset kom til et lager i Tyskland, og speditør 2 udstedte et konossement, hvoraf det fremgik, at godset var lastet på skibet, og gav speditøren

besked herom. Godset var imidlertid ikke kommet om bord på skibet, hvilket speditør 2 meddelte speditøren ca. en måned efter, at ombord-konossementet var udstedt. Speditør 2 tilbød, at godset kunne komme med det næste skib, men det ønskede speditøren ikke. Speditøren hentede herefter godset på lageret i Tyskland, og transporterede det med henholdsvis bil til Billund og med fly til Toronto, for at overholde leveringsaftalen med speditørens kunde. Speditøren modregnede herefter udgiften på 22.638 kr. og speditør 2 udstedte en kreditnota til speditøren svarende til søfragten fra Hamburg til Toronto.

Ansatte hos henholdsvis speditøren og speditør 2 havde haft telefoniske drøftelser og tillige haft en e-mailkorrespondance angående ekstraomkostninger. Speditøren havde således oplyst speditør 2 om, at de ville afregne dem forskellen mellem søfragt og luftfragt, og var således af den opfattelse, at dette var aftalt mellem parterne.

Senere var den pågældende medarbejder, der havde haft kontakten til speditøren stoppet hos speditør 2. Det var ikke speditør 2s opfattelse, at der var indgået en aftale om afholdelse af disse omkostninger, hvorfor der krævedes betaling af

de af speditør 2 udstedte fakturaer. Da der ikke kunne opnås enighed blandt parterne, blev retssag indledt.

Parternes synspunkter

Kort opsummeret var parternes synspunkter som følger:

Speditør 2s synspunkt under retssagen var for det første, at der ikke var indgået aftale om afholdelse af disse omkostninger. Dernæst gjordes det gældende, at speditørens krav var forældet, da der var forløbet mere end et år, og at den foretagne modregning ikke havde suspenderet forældelsen. Slutteligt blev det gjort gældende, at speditør 2 kunne begrænse sit ansvar i henhold til transportretlige regler.

Speditørens synspunkt var, at der var indgået en aftale mellem parterne, og speditør 2 derfor skulle betale. Herudover gjorde speditøren gældende, at speditør 2 havde handlet groft uagtsomt ved at udstede ombord-konnossementer, uden at godset var ombord, hvorfor denne ikke kunne begrænse et evt. ansvar i henhold til de transportretlige regler.

Rettenes udtalelser

Sø- og handelsretten fandt for det første ikke, at det var tilstrækkeligt godtgjort, at der var indgået en aftale om, at speditør 2 skulle betale omkostningerne ved flytransport af godset til Toronto. Efter netværksreglen i NSAB 2000 § 23 var speditør 2 ansvarlig efter de regler, der gælder for

transportmåden, hvis forsinkelsen kan henføres til et bestemt transportmiddel. Retten konkluderede, at ved afleveringen til lageret i Tyskland blev godset overgivet i søtransportørens varetægt, og vejtransporten måtte anses for afsluttet. Det var derefter sølovens regler, der fandt anvendelse. Uanset at speditør 2 udstedte et urigtigt konnossement, fandt retten ikke at sølovens § 300 angående udlevering uden forvisning af original konnossement og dertil hørende ansvar, kunne finde anvendelse, da ordlyden efter rettens opfattelse ikke kunne udvides til at omfatte tilfælde som det foreliggende. Retten fandt derfor at sagen skulle afgøres efter sølovens kapitel 13 angående stykgodstransporter.

Retten lagde på baggrund af partsforklaringerne til grund, at parterne ikke havde aftalt et fikseret leveringstidspunkt. Speditøren hævdede aftalen en uge efter, at levering skulle være sket, hvor godset fortsat befandt sig i Tyskland og derfor fortsat manglede at blive transporteret fra Tyskland til Toronto. Retten lagde herefter til grund, såfremt godset skulle være sendt med næste skib, at det ville være blevet forsinket med 3-4 uger, hvilket anses for at være en væsentlig forsinkelse.

Videre konkludere retten, at ansvaret blev reguleret af sølovens § 280, stk. 2, 2. pkt., hvoraf fremgår, at ansvaret for forsinkelse ikke kan overstige den samlede fragt ifølge transportaftalen, som speditør 2 allerede havde krediteret speditøren. Sølovens § 283 angående manglende mulighed for ansvarsbegrænsning ved grov uagtsomhed/fortsæt ikke fandt anvendelse, idet bestem-

SPEDITIONSRET

melsen alene vedrører fejl og forsømmelse begået af rederen selv og retten fandt ikke, at speditør 2 havde handlet groft uagtsomt i overensstemmelse med begrebet i Søloven, hvorefter tabsbegrænsningsreglen ikke skulle tilsidesættes. Speditøren havde herefter alene krav på den erlagte fragt.

Herefter blev speditør 2s påstand for så vidt angår fragtkravet taget til følge.

Konsekvenser

Dommen indeholder et par spændende betragtninger, som kan tænkes at have betydning for fremtidige sager.

For så vidt angår den af speditøren påberåbte aftale, kan det konkluderes, at spørgsmålet om aftaleindgåelse altid må underkastes en konkret vurdering. Det er i den forbindelse den part, der påberåber sig en aftale, der skal bevise aftalens eksistens og indhold. Det er selvsagt lettere at løfte denne bevisbyrde, såfremt aftalen er klart nedskrevet på skrift.

Angående speditør 2s muligheder for at begrænse sit ansvar, er det ikke tydeligt, hvad retten mener hermed, men det fremstår som om, at det kun er selve rederen, der kan miste sin adgang til at begrænse et ansvar i henhold til Søloven. Dette vil selvsagt have stor betydning for andre sager, da det vil medføre, at fx speditører i sagens natur stort set altid vil være i stand til at ansvars-

begrænse efter Søloven. Hvorvidt det er korrekt, stiller undertegnede sig dog tvivlende overfor. Herudover er det spændende, at retten ikke omtaler en evt. forældelse. Udgangspunktet er, at krav forældes efter et år i Søloven. Denne tidsfrist kan dog suspenderes, såfremt der bliver fremsendt krav til skadevolder om betaling. Det har i længere tid været debatteret i hvilket omfang, modregning kan statuere en sådan suspension. Som sagt udtaler retten sig ikke herom, men det må antages, at retten mener, at det er tilfældet i sagen, da kravet ellers ville være forældet.

Slutteligt bemærkes det, at retten fandt, at det var aftalen mellem parterne, der regulerede forholdet (i dette tilfælde NSAB), og det var grundet dennes netværksregel, at Søloven fandt anvendelse. Dette er ikke nødvendigt vis noget nyt, men vigtigheden af aftalens indhold ved søtransporter kan dårligt undervurderes. Dette skyldes, at bortkomst, beskadigelse og forsinkelser, der indtræder under multimodale transportere, indeholdende søtransport, ikke nødvendigvis er omfattet og reguleres af søloven, da loven kun regulerer skade opstået fra havn til havn – men således ikke for- og eftertransporter med andet transportmiddel. Dette står i kontrast til Luftfartsloven, der, med visse modifikationer, gælder fra dør til dør.

RING KUN ÉT STED: 70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO



NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPEDITIONSRET