

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET!

I dette nummer af Speditionsret kan du læse om en CMR-sag, hvor en speditørvirksomhed blev dømt for grov uagtsomhed.

Vi har tidligere omtalt en række andre sager i Speditionsret, der behandler netop dette emne, og retspraksis synes at have været konsistent over de sidste ti år. Men med denne dom fra 2017 tilføjes nye perspektiver til ansvars-vurderingen, der vedrørte tyveri af elektronikvarer fra en rastepads i England.

Vi ser også på de nye parkeringsregler (25-timersreglen), som regeringen indførte i foråret 2018. Siden har folketin-get vedtaget en række ændringer til færdselsloven, der muliggør en markant stigning i parkeringsafgifterne og parkeringsbøderne.

Derfor ser vi nærmere på, hvordan reglerne rammer bran-chen og hvordan reglerne har sammenhæng med f.eks. køre-hviletidsbestemmelserne og planloven.

Ved spørgsmål til dette nummer af Speditionsret eller an-dre juridiske forhold, står vi som altid til rådighed på tele- fon:

70 13 12 14

God fornøjelse med læsningen!

Martin Aabak

NR. 57

December 2018

INDHOLD:

Side 2:

***CMR: Speditør dømt for grov uagt-
somhed***

Side 5:

***Parkering, 25-timer: Nye afgifter og
bøder for parkering af lastbiler***

CMR: SPEDITØR DØMT FOR GROV UAGTSOMHED

På disse sider har vi gennem tiderne omtalt ganske mange sager¹, som alle handlede om, hvorvidt bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af gods under internationale landevejstransporter udgjorde grov uagtsomhed. I en dom² afsagt af Sø- og Handelsretten for ganske nylig har samme juridiske spørgsmål været genstand for pådømmelse, men i modsætning til flertallet af det sidste årtis domme om samme emne, blev speditøren denne gang dømt til at betale fuld og ubegrænset erstatning.

Af Rasmus Køie, advokat (H)

Baggrund:

Som tommelfingerregel er det kendetegnende for transportretten, at transportørens (herunder den kontraherende transportør, som oftest er en speditør, der typisk juridisk identificeres med sin underleverandør; den udførende transportør) ansvar er skærpet i forhold til almindelig, dansk erstatningsret.

Skærpelsen består i, at det er ”nemt” for en transportør, at blive ansvarlig for tab lidt hos ordregiver eller andre for bortkomst, beskadigelse og forsinkelse af det gods, som transporteres i henhold til aftale herom.

Typisk udtrykkes dette i de forskellige lovgivninger (vedrørende vej-, sø-, luft- eller banetransport) ved, at ansvarsgrundlaget er enten præsumtivist eller objektivist. Et præsumtivist ansvar karakteriseres ved, at det påhviler skadevolder at godtgøre ikke at have handlet uagtsomt for at undgå ansvar; mens dette slet ikke er muligt for skadevolder, hvis ansvarsgrundlaget er objektivist (deraf betegnelsen).

Begrundelserne herfor er flere, men de primære relateres til det forhold, at transportydelser karakteriseres ved, at transportøren fysisk har godset under sin rådighed, hvorfor *bevismuligheden* for en skadelidt vil være betydeligt svækket, når

denne ikke har (haft) mulighed for konkret at dokumentere skadesårsagen.

Det er altså grundlæggende ”nemt”, at blive ansvarlig som transportør (kontraherende eller udførende).

Som modsvar hertil kan ansvaret *oftest* begrænses. Typisk ved en standardiseret erstatningsopgørelse kombineret med en erstatningsbegrænsning (2/8,33/17/19/667 SDR afhængig af transportform og tab).

”Oftest” er imidlertid ikke lig med ”altid”, hvad denne nylige dom viser.

Et overordnet vue henover det seneste årtis afgørelser vedrørende grov uagtsomhed i henhold til CMR-loven efterlader indtryk af, at følgende elementer er væsentlige med større eller mindre individuelle vægt, afhængig af den konkrete sag: 1) parternes aftale, 2) speditørens og/eller transportørens viden om godsets karakter og/eller tyveritækkelighed, 3) godsets objektive karakter/tyveritækkelighed, 4) stedet, hvor der gjordes ophold og dets indretning/faciliteter/beskyttelse, 5) årsagen til og/eller nødvendigheden af ophold, 6) det anvendte transportmateriel, 7) antallet af anvendte chauffører, 7) sagens øvrige konkrete forhold, etc.

Sagen:

¹ Se fx SPEDITIONSRET nr. 51/2017, nr. 41/2014, nr. 33/2012, nr. 31/2011, nr. 29/2010 og nr. 21/2006.

² Sø- og Handelsrettens dom afsagt den 7. december 2018 i sag BS-13645/2018-SHR

Sagen var anlagt af en række vareforsikringselskaber mod en speditør, i anledning af, at Speditøren havde forestået en transport af et parti PlayStation 4/PS4-konsoller mv. under en international vejtransport fra Flensburg, Tyskland, til Croydon, England, i marts 2017.

Aftalen blev indgået på baggrund af en booking af 14. november 2016 med følgende ordlyd:

*"Hej Anders,
Hermed booking på 1 bil til Croydon
London + St. Albans
- Fragtbetalere: [afsender], Industrivej
[xx], DK-6330 Padborg – cvr.
nr. [xx]
- Ordrenummer: 118961 +??? +
118855_054 -afd. 23(skål fremgå af
jeres faktura
til os)
- Afhentning: Onsdag den 22.03.17
hos os på Husumer Strasse 200, D-
24941
Flensburg port 56-61
- Levering: Torsdag/fredag den
23/24.03.17 hos [Modtager]., Unit 5
ZK park, 23 Commerce Way, Croydon
Surrey, GB-CRO 2DT Croydon,
derefter til WKD Distribution Ltd, Unit
3, The Caxton Centre, Porters Wood,
AL3 6XT St. Albans
- Mængde: 1 bil =**24941 Flensburg –
port 37-38**
3
- Pris: 16.800 dkk all – skal læsses i bil
med faste sider*

Vi gør opmærksom på, at ovenstående varer er at betragte som tyvetækkeligt gods og transportøren bør behandle ovenstående transport derefter"

(Min kursivering/understregning; oprindeligt gengivelse fremstår alene med sidste afsnit kursiveret; det med fed fremhævede er opretholdt her).

Speditøren havde tidligere udført flere transporter af full loads for kunden til samme modtager i Croydon oprindeligt på baggrund af et tilbud fra Speditøren fremsendt ved e-mail af 11. juli 2016, hvoraf fremgik:

*"Hej [XX],
Læsning onsdag med levering fredag
morgen. Pris pr læs i box trailer :
16.800 kr
all in"*

Der var i sagen fremlagt syv e-mails vedrørende Ordregivers bookinger af transporterne i perioden 12. juli 2016 til 17. januar 2017. I disse syv e-mails fremgik vedrørende pris, at den var 16.800 kr. eller ifølge tilbud, og det var nævnt, at der skulle læsses i en bil med faste sider. I de første fire bookinger var det i forbindelse med mængden oplyst, enten at produkterne var "Sony PS4 og uncharted 4 game for PS4", eller at transporten angik "gaming-produkter", og det var ikke beskrevet, at godset var tyveritækkeligt.

I bookingen af 14. november 2016 og i de efterfølgende to bookinger medtog Ordregiver passuslen om "Vi gør opmærksom på, at ovenstående varer er at betragte som tyvetækkeligt gods og transportøren bør behandle ovenstående transport derefter".

Der blev udstedt CMR-fragtbrev for godset, og dette blev læsset i en trailer med faste sider. Traileren blev ikke påført lås.

Undervejs i transportforløbet blev godset stjålet, mens chaufføren foretog sit hvil af ca. 20 timers varighed på rastestpladsen Hazeldonk i Holland.

Efter optagelse af en politirapport fortsatte chaufføren til destinationen og leverede det resterende gods.

Som følge af det passerede udstedte Ordregiver kreditnota af 29. marts 2017 til modtager vedrørende manglende levering af 3.240 stk. gaming-produkter til en samlet værdi af 116.512,00 EUR,

hvilket svarer til den nedlagte påstand, der størrelsesmæssigt var ubestridt under sagen.

Ordregiver rettede ved e-mail af 30. marts 2017 til Speditøren krav om betaling af beløbet.

Ordregiver har efterfølgende fået udbetalt beløbet fra sin vareforsikring hos Sagsøgerne i sagen, der i henhold til en subrogationserklæring af 6. oktober 2017 er indtrådt i Ordregivers krav og har foranlediget indhentelse af en besigtigelsesrapport af 16. juni 2017 fra Dan Inspektion, hvori er medtaget fotos af den resterende last ved anmeldelsen, ligesom der blandt andet fremgår:

”...

Der er afholdt besigtigelse hos [Ordregivers] lager i Flensborg den 19. april 2017.

...

Controllerne og spillekonsollerne har været pakket med flere i hver papkasse.

Papkasserne er pakket og stablet på paller, hvorefter de er omviklet med wrap.

Det har af kasserne fremgået at der var tale om elektronikvarer.

...”

Godset havde en bruttovægt på ca. 1.200 kg, hvorfor begrænsningsbeløbet efter CMR-lovens § 29, stk. 2 var på ca. DKK 90.000,00.

Sø- og Handelsrettens begrundelse og resultat:

Retten dømte Speditøren til at erstatte det totale tab med følgende begrundelse:

”Speditøren påtog sig som kontraherende fragtfører i henhold til Ordregivers booking af 21. marts 2017 at transportere gods for Ordregiver ad landevejen fra Flensborg til Croydon i England, hvor godset skulle modtages af Click Entertainment. Det fremgik af bookingen, at der var tale om full load,

som skulle læsses i bil med faste sider/boxtrailer. Det fremgik endvidere, at prisen var 16.800 kr. alt inklusive. Med kursiv og i anførselstegn var anført i bookingen, at godset var ”... at betragte som tyvetækkeligt gods og transportøren bør behandle ovenstående transport derefter.”

Godsets art var ikke oplyst i bookingen, men det må efter bevisførelsen lægges til grund, at Speditøren var klar over, at der var tale om såkaldte gaming produkter. Der henvises herved til de samstemmende forklaringer herom, herunder fra [Speditørens ejer og direktør], og til, at der i sagen er dokumenteret syv tidligere kørsler foretaget af Speditøren mellem samme afsender og modtager, hvor det af bookingerne fremgår, at der er tale om gaming produkter, herunder som yderligere specificeret i tre af de tidligere bookinger. Konkret bestod godset i 4.480 controllers til Sony PS4 spillekonsoller og 100 konsoller til en samlet værdi af 184.072 Euro, herunder således at controllere havde en styk pris på mellem 34,15 og 40,32 Euro. Godset var pakket i papkasser med gennem-sigtigt wrap omkring. Retten finder det på den anførte baggrund godtgjort, at der var tale om tyveritækkeligt gods, og at fragtføreren havde kendskab til godsets karakter. Det er ubestridt, at boxtrailereren ikke var eller blev forsynet med lås og som følge heraf var ulåst under et 20 timers langt hvil på rasteplassen Hazeldonk i Holland, som retten efter bevisførelsen (som til dels ubestridt) lægger til grund hverken var indhegnet, bevogtet eller overvåget. Men chaufføren sov, blev der om natten på rasteplassen stjålet gods for 116.512 Euro fra trailereren.

Retten finder på den anførte baggrund, at fragtføreren er ansvarlig for bortkomsten, uden at dette kan henføres til fejl, forsømmelser eller anvisninger på Ordregivers side, hvorfor fragtføreren er ansvarlig efter CMR-lovens § 24, stk. 1. Det, som sagsøgte har anført om prisen for transporten, kan ikke føre til noget andet resultat, og retten finder det ikke godtgjort, at Ordregiver havde accepteret, at der ikke blev låst.

Retten finder endvidere, at den udførende fragtfører under de anførte omstændigheder har forvoldt skaden ved grov uagtsomhed, jf. CMR-lovens § 37, stk. 1, hvorfor fragtføreren, herunder

den sagsøgte kontraherende fragtfører, ikke kan begrænse sit ansvar efter CMR-lovens § 29, stk. 2."

Kommentar:

Sø- og Handelsretten lægger vægt på en række af de elementer, som jeg har anført indledningsvis om tidligere retspraksis, herunder især på parternes aftale og instruksen om ekstra påpasselighed, på at godet havde en høj værdi og var tyveritækeligt.

Særligt forekommer dommen at understrege pointen om, at det er væsentligt at tilrettelægge sine logistikkontrakter hensigtsmæssigt og på påpasselighed i forbindelse med den konkrete aftaleindgåelse, altså ved bookingbekræftelse.

NYE PARKERINGSAFGIFTER OG PARKERINGSBØDER FOR LASTBILER I 2019.

I denne artikel ses tilbage på et 2018, der bød på nye parkeringsregler for lastbiler, der holder parkeret på rasteplasser langs statslige og kommunale veje.

Af Søren Nicolay Edsen Johansen, sej@dasp.dk

Med et tilbageblik på 2018 kan det ikke nægtes, at regeringens nye parkeringsregler har fyldt meget på den politiske dagsorden. I slutningen af februar 2018 meddelte transportministeren, at de blå partiers transportordførere havde besluttet sig for den såkaldte 25-timers-regel. Fremover skulle det alene være muligt at holde parkeret på en motorvejsrasteplass i 25 timer, således at pladserne ikke blev benyttet som en campingplads, lød begrundelsen. Parkeringsrestriktionerne trådte i kraft allerede d. 1 juli 2018, efter at branchen havde fået en kort orientering fra transportministeren, og ved

indgangen til 2019, vil det være muligt at sanktionere ulovlig parkering med et væsentligt forhøjet bøde og afgiftsniveau. Et tilbageblik på transportministerens udmelding kan findes [her](#), ligesom at Danske Speditørers politiske arbejde kan ses [her](#).

I et praktisk og juridisk perspektiv bevirker parkeringsreglerne, at der skal findes alternative parkeringsmuligheder. I denne vurdering indgår en firkløver af forskellige lovgivninger, der alle er medbestemmende for speditørens og vognmandens handlemuligheder:

For det første vil køre-hviletidsreglerne være medbestemmende for, hvilke områder parkeringsmulighederne skal afsøges, idet reglerne fastlægger chaufførens køretid og dermed de distancer en chauffør kan køre. I den optik er optimal ruteplanlægning nødvendig for at kunne få afviklet lovpligtige hvil på mere end 25 timer, således at hvil på rasteplasser med parkeringsbegrænsninger på 25 timer undgås.

For det andet tilkendegiver færdselsloven, at politiet har ganske vide beføjelser til at sikre overholdelse af køre- hviletidsreglerne, herunder mulighed for at tilbageholde køretøjet til sikkerhed for betaling af bøder, se Færdselslovens § 120. Politiet har endvidere, uden retskendelse, adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger, IT-systemer mv. når formålet med ransagningen er et sikre, at køre- hviletidsreglerne overholdes, se færdselslovens § 86a, stk. 5.

For det tredje kan kommunal planlov afgøre, hvor parkering må finde sted og i hvilken udstrækning speditørens eller vognmandens private parkeringsplads kan benyttes til hvil, der involverer flere dages overnatning.

For det fjerde vil de transportretlige regler om speditørens og vognmandens ansvar for godset i NSAB 2015 og CMR-loven stille ganske strenge krav til speditørens tilsyn med godset. Med udgangspunkt i disse regler er der afsagt flere domme over aktører, der grundet opbrugt køretid eller fraværet af sikre parkeringsforhold har været udsat for tyveri. Se f.eks. sagen omtalt ovenfor i denne udgave af Speditationsret.

De nævnte regelområder har hver deres kompleksiteter og udgør blot en del af de rammer inden for hvilke speditøren og vognmanden skal flytte gods fra A-B. Med indførelsen af nye parkeringsbegrænsninger tilføjes et femte led af restriktioner, der i 2019 vil påvirke afviklingen af transportopgaver i og igennem Danmark. Der skal i den optik sondres mellem egentlige parkeringsbøder og parkeringsafgifter. Forskellen på de to typer af sanktioner er, at bøder udgør en egentlig strafferetlig sanktion mod overtræderen og kan kun udstedes af politimyndigheden. Parkeringsafgifter udgør en mildere form for adfærdsregulering og kan administreres af politimyndigheden såvel som af kommunale myndigheder som f.eks. Parkering Nord. Ved indgangen til 2019 gælder det, at parkeringsafgifterne hæves fra DKK 510 til 2.040 kr. Afgifterne vil gælde for overtrædelse af de parkeringsrestriktioner som reguleres af Vejdirektoratet og kommunale myndigheder. Herunder hører 25-timersreglen. Politimyndigheden får mulighed for at sanktionere overtrædelse af færdselslovens parkeringsrestriktioner med bøder op til 3.000 kr. Disse bøder er dog forbeholdt de situationer, hvor henstilling af køretøjet udgør en fare for andre eller forhindrer andre trafikanters færdsel.

Parkeringsafgifterne vil blive håndteret af Parkering Nord, og det forventes pt. at kontrollen bl.a. vil blive baseret på hjulenes ventiler eller billeder optaget af lastbilernes placering. Det vil i udgangspunktet være Parkering Nord, der vil have bevisbyrden for overtrædelsen af 25-timersreglen og evt. afgifter vil være ledsaget en af klagemulighed. Dette foretages på Parkering Nord's hjemmeside, [her](#).

Evt. spørgsmål til parkeringsreglerne kan altid rettes til Juridisk Afdeling.

**RING KUN ÉT STED:
70 13 12 14**

SAMARBEJDSPARTNERE:



SPEDITIONSRET