

# SPEDITIONSRET

## VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Med denne udgave af Speditionsret runder vi et skarpt hjørne. Sådan noget skal som altid markeres og have et par ord med på vejen.

Vi udgiver nu Speditionsret nummer 50.

Gennem 17 år har vi holdt jer orienteret om mangt og meget af betydning for driften og udviklingen af virksomhederne.

Gennem årene har vi bragt over 180 atikler om alt fra t-dokumenter, retspraksis, skibsforlis til EU-afgørelser. Også hjemlige retsafgørelser har vi brugt megen energi på, ligesom vi har informeret massivt om ny lovgivning af betydning for virksomhederne. Vi har tilmed også en enkelt gang bragt en quizz om INCOTERMS™, hvor den heldige vinder kunne løbe af med to flasker vin og to timers gratis rådgivning! Gennem alle årene har vores chefjurist Rasmus Køie toppet forfatterlisten, og ud over vores egne jurister har vi trukket på over 15 øvrige forfattere.

I dette jubilæumsnummer kan du læse om speditørernes rolle i containervejningen. Du kan også læse om, at Østre Landsret har stadfæstet en dom fra Sø- og handelsretten, der fastslår, at en vognmand var ansvarlig for en skade, der først indtraf i et senere transportled.

God fornøjelse med Speditionsret nummer 50.

Spørgsmål til 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. 50**  
**December 2016**

## INDHOLD:

---

*Side 2: SPEDITØRENS ROLLE I CONTAINERVEJNING*

---

*Side 4: VOGNMAND VAR ANSVARLIG FOR SKADE SOM FØRST INDTRAF I SENERE TRANSPORTLED*

## SPEDITØRENS ROLLE I CONTAINERVEJNING

*IMO's seneste regler for containervejning rummer uklarheder på centrale punkter. I denne artikel ses nærmere på afskiberbegrebet og dets fortolkning.*

**Af Advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen, sej@dasp.dk.**

Speditører indtager ofte rollen som kontraherende transportør, når der skal udføres en søtransport fra f.eks. Danmark til Canada. Denne retlige position kan få de grå hår til at skyde frem, når IMOs regler for Containervejning skal anvendes i praksis.

Speditøren har i dag den konkrete udfordring, at speditøren ikke entydigt kan placeres i henhold til reglernes definitioner. Derfor kan der med rette sås tvivl om, hvordan Søfartsstyrelsen vil håndtere reglerne i praksis, navnlig i forhold til hvilken person, der vil være adressat for en evt. bøde jf. bekendtgørelsens § 7.

Reglerne i bekendtgørelsen betyder, at bøden tildeles afskiber. Bekendtgørelsen gør et hæderligt forsøg på at definere denne aktør, med basis i reglerne om farligt gods (IMDG-koden).

Afskiber beskrives (person/virksomhed) som *"Den juridiske enhed eller person, der er nævnt i konnossementet eller søfragtbrevet eller tilsvarende multimodalt transportdokument (f.eks. gennemgangs-konnossement) som afskiber, og/eller som (eller i hvis navn eller på hvis vegne denne) har indgået en transportaftale med et rederi"*.

For så vidt angår søtransport hænger forretningen oftest sådan sammen, at produktionsvirksomheden indgår en aftale med speditøren, der pålægger speditøren et ansvar som var aftalen indgået med et rederi. Speditøren hæfter derfor for evt. skader på godset i henhold til bl.a. søloven. I denne sammenhæng vil produktionsvirksomheden optræde som afskiber. Det er imidlertid

uklart, om IMO og Søfartsstyrelsen mener, at speditøren i sin egenskab af kontraherende transportør, vil blive betragtet som "rederi" i henhold til definitionen?

Videre skal bemærkes, at idet speditører ofte ikke selv ejer et skib, køber speditøren sig til pladsen hos et rederi, der f.eks. sejler i linjefart mellem Shanghai og Rotterdam. Rederiet betegnes retligt som den udførende transportør. I denne sammenhæng er det uklart, om speditøren som kontraherende transportør vil blive betragtet som afskiber, med dertilhørende ansvar for at opgive vægten for godset efter metode 1 eller 2?

Det er normal praksis, at det ovenstående transportforløb typisk faciliteres ved at speditøren først køber sig til pladsen hos et rederi, der herefter udsteder et konnossement eller søfragtbrev til speditøren (Master Bill of Lading).

Efterfølgende vil speditøren som kontraherende transportør udstede et konnossement eller søfragtbrev (House Bill of Lading) til produktionsvirksomheden, som udtryk for aftalens indgåelse og godsets overtagelse mv. Denne papirgang kan illustreres ved figur 1. Figuren illustrerer, at speditøren udsteder et House Bill of Lading til produktionsvirksomheden, og at rederiet udsteder et Master Bill of Lading til speditøren.

Der kan være flere speditører og rederier for samme gods end angivet i eksemplet. Der kan således være mange led i kontraktskæden mellem kunde og udførende transportør.

Det er derfor væsentligt at vide, hvem Søfartsstyrelsen forventer at holde ansvarlig for, at den korrekte vægt er opgivet i henhold til bekendtgørelsen. Definitionen kan give en række udfordringer, idet der som beskrevet ovenfor kan være flere transportdokumenter og flere afskibere og flere transportører/redere for samme gods.

Det må være afgørende for reglernes effektivitet, at reglerne ikke rammer en vilkårlige speditører i kontraktskæden, hvis transportdokument Søfartsstyrelsen måske ganske tilfældigt har fået i hænde. Spørgsmålet er således også, hvordan Søfartsstyrelsen vil sikre sig, at man udsteder en bøde til den rigtige virksomhed, når der er flere transportdokumenter for samme container?

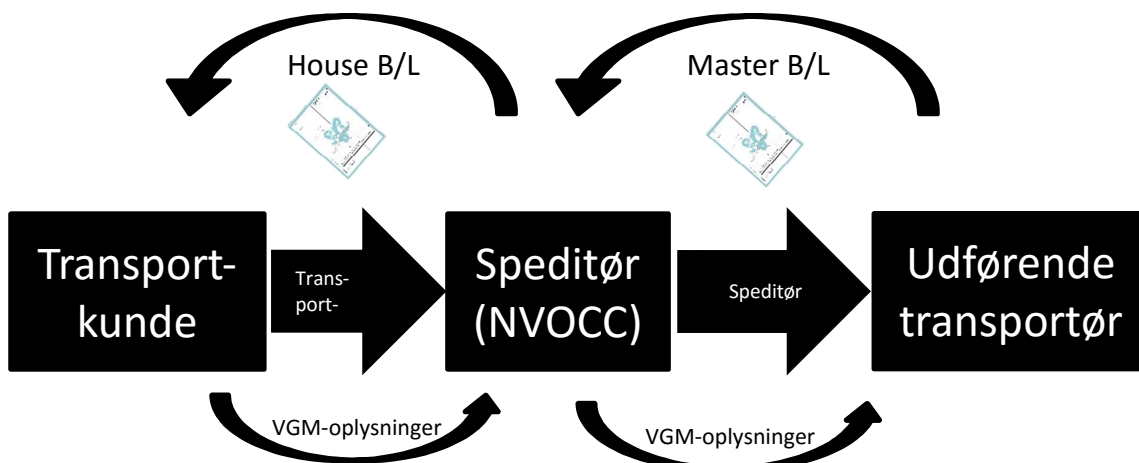
Med en praktisk forståelse af bekendtgørelsen, dens formål samt ikke mindst baggrundsreglerne i SOLAS er forfatteren til denne artikel af den opfattelse, at det er afskiber anført i transportdokumentet mellem produktionsvirksomheden og speditøren (House Bill of Lading), som Søfartsstyrelsen skal henholde sig til. Denne udlægning støttes af, at det i praksis vil være den første afskiber, der vil fastlægge containerens vægt efter hhv. metode 1 eller 2. Det vil være her, at de fleste fejl kan for-

ventes at opstå, idet de øvrige personer, der optræder som kontraherende transportør, blot videregiver de oplyste vægtangivelser til næste led i transportkæden.

Om denne fortolkning af reglerne holder vand må tiden vise. Søfartsstyrelsen har på min forespørgsel oplyst, at man er *"... opmærksom på, at de forskellige kommercielle aktører i transportkæden udfører en række forbundne tjenester for hinanden, ligesom der udformes forskellige dokumenter med henblik på en hensigtsmæssig omsætning af de involverede gods"*. Bekendtgørelsen tager således afsæt i det transportdokument som ligger til grund for aftalen med rederiet om, at udføre den pågældende søtransport. Det er i den forbindelse den, der fremstår som afskiber, der formelt og reelt er forpligtet til at fastlægge og oplyse skibets fører eller dennes repræsentant og terminalens repræsentant om VGM. Med Søfartsstyrelsens fortolkning er således alle nævnt og ingen glemte, og det bliver derfor interessant at se reglerne anvendt af myndighederne i praksis.

Vi følger derfor sagen fremover, og vil holde læserne opdateret, når der foreligger konkret praksis fra myndighederne. (SR)

### Retlig konstruktion med House og Master Bill of Lading:



Figur 1.  
Aftalekonstruktion, hvor Transportkunde og Speditør (NVOCC) optræder som afskiber og kontraherende transportør og begge har indgået en transportaftale med en transportør (transportkunden med speditøren; speditøren med udførende transportør).

## ØSTRE LANDSRET ENIG MED SØ- OG HANDELSRETTE: VOGNMAND VAR ANSVARLIG FOR SKADE SOM FØRST INDTRAF I SENERE TRANSPORTLED

Jeg har tidligere her i SPEDITIONSRET (nr. 43, 2014) omtalt Sø- og Handelsretssagen, hvor en vognmand blev tilpligtet at betale erstatning for en skade, som først indtraf efter, at vognmanden havde afleveret godset ubeskadiget. For en nærmere gennemgang af sagens fakta, se min artikel herom [her](#).

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

Sø- og Handelsrettens dom blev af vognmandsvirksomheden anket til Østre Landsret. Tilsvarende ankede speditøren derfor også sagen overfor kunden. Østre Landsret skulle med andre ord tage stilling til de samme spørgsmål, som havde været under påkendelse i Sø- og Handelsretten.

Væsentligt i den forbindelse er det at bemærke, at vognmandens ansvar overfor speditøren skulle reguleres efter almindelig dansk erstatningsret indenfor kontrakt (det almindelige transportøransvar), men derimod ikke efter CMR-loven, da der for denne vognmands vedkommende var tale om udførsel af en national, dansk landevejstransport, og heller ikke efter andre regler eller vilkår, da sådanne ikke fandtes aftalt mellem speditøren og vognmanden.

Derimod var speditørens ansvar overfor kunden omfattet af CMR-loven, da der mellem disse parter var en aftale om international landevejstransport af gods, fra Danmark til Irland.

### Landsrettens begrundelse og resultat

Landsretten stadfæstede Sø- og Handelsrettens dom.

Vedrørende forholdet mellem kunden og speditøren tiltrådte Landsretten umiddelbart Sø- og Handelsrettens begrundelse.

Vedrørende forholdet mellem speditøren og vognmanden tilsluttede Østre Landsret sig Sø- og Handelsrettens konklusion – om at vognmanden var ansvarlig – men knyttede hertil følgende yderligere kommentarer:

*”Som anført af Sø- og Handelsretten finder CMR-loven ikke anvendelse i forholdet mellem [vognmanden] og [speditøren].*

*Landsretten lægger ligesom Sø- og Handelsretten til grund, at [vognmandens] chauffør undlod at spænde godset fast til traileren, inden han påbegyndte transporten fra Videbæk. Efter de afgivne vidneforklaringer kan det ikke med sikkerhed lægges til grund, at chaufføren af [speditøren] udtrykkeligt blev instrueret om, at godset skulle surres. Imidlertid må der af færdsels-sikkerhedsmæssige hensyn påhvile chaufføren en almindelig pligt til at sikre godset, inden transporten påbegyndes.*

*Under hensyn til læssets beskaffenhed, herunder vægt og manglende fastgørelse til traileren, er landsretten enig med Sø- og Handelsretten i, at [vognmandens] chauffør har handlet ansvarspådragende ved at undlade at surre de omhandlede gearkasser fast til traileren.*

*Herefter og som sagen foreligger oplyst, finder landsretten i forholdet mellem [vognmanden] og [speditøren] ikke at kunne lægge afgørende vægt på, at det ikke kan afvises, at også andre forhold kan have haft en medvirkende betydning for skadens indtræden.*

*Med disse bemærkninger tiltræder landsretten, at [speditørens] friholdelses-påstand over for [vognmandens] er taget til følge som sket.* ”

På den baggrund dømte Landsretten speditøren til at betale erstatning til kunden, og vognmanden til at friholde speditøren.

#### **Kommentarer**

Dommen er interessant, idet den – efter det mig bekendte – er den eneste af sin art, idet en transportør pålægges erstatningsansvar for en skade, som notorisk først indtrådte efter, at denne transportør havde afleveret godset i ubeskadiget stand.

Efter min vurdering er begge instansers vurderinger af vognmandens chauffør helt korrekte; at gennemføre en landevejstransport med tonstungt gods i en presenningstrailer, uden på nogen måde at sikre at godset er fastgjort til traileren (faktisk med chaufførens eksplicitte viden om det modsatte), kan ikke karakteriseres som andet end uagtsomt.

Særligt påkalder det sig derimod opmærksomhed, at det bestemt ikke kunne udelukkes, at den efterfølgende transportør, i hvis varetægt godset beskadigedes – også havde handlet uagtsomt i et

omfang, som var medvirkende til skadens opståen. Dette tog Østre Landsret da også eksplicit stilling til med ordene ”*Herefter og som sagen foreligger oplyst, finder landsretten i forholdet mellem [vognmanden] og [speditøren] ikke at kunne lægge afgørende vægt på, at det ikke kan afvises, at også andre forhold kan have haft en medvirkende betydning for skadens indtræden.* ” Med andre ord kunne det altså ikke ændre på vognmandens ansvar, at også andre kunne ses at have et (med-)ansvar for skadens opståen.

#### **Pas på værneting ved *cross trade*-transporter**

Udover ovennævnte, er sagen også interessant i et andet perspektiv:

Oprindeligt havde speditøren også inddraget den engelske vognmand i sagen. Imidlertid fandt Sø- og Handelsretten, at der ikke var værneting for sagen mellem speditøren og den engelske vognmand i Danmark. På den baggrund afviste Sø- og Handelsretten sagen mod den engelske vognmand.

Forholdet aktualiserer en væsentlig pointe: Nemlig, at det er af afgørende betydning, at speditører husker de juridiske detaljer, når aftaler indgås. Såfremt sagen skulle have været fremmet af speditøren mod den engelske vognmand, ville der have været brug for en selvstændig ny retssag i England, hvilket ville have været voldsomt procesfordyrende. I den konkrete sag ville dette kunne have været undgået, hvis blot speditøren havde sikret sig aftale om (supplerende) værneting med den engelske vognmand i Danmark.(SR)

**Hvornår fik du sidst et godt råd?**

**RING KUN ÉT STED:**

**70 13 12 14**



X

IUNO

NO:DE:CO  
NORDIC DEBT COLLECTION AS