



SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET!

I dette nummer af Speditionsret får du en gennemgang af en nyligt afsagt dom, hvor der blev taget stilling til, om begrænsningsbeløbet i henhold til Søloven skulle udregnes efter godsets stykantal eller efter godsets vægt. Dommen illustrerer vigtigheden af, at sikre sine back-to-back principper igennem kontrakter.

Herefter finder du en artikel, der omhandler ny retspraksis på området for grov uagtsomhed i CMR-loven. Artiklen indeholder både en afgørelse, hvor speditøren kunne begrænse sit ansvar, og en afgørelse hvor speditøren blev holdt ubegrænset ansvarlig grundet grov uagtsomhed. Afgørelserne har flere vigtige pointer i relation til minimering af risikoen for at agere groft uagtsomt.

Ved spørgsmål til dette nummer af Speditionsret eller andre juridiske forhold, står vi som altid til rådighed på telefon:

70 13 12 14

God fornøjelse med læsningen!

Martin Aabak

NR. 60

September 2020

INDHOLD:

Side 2:

Kilo eller kolli?

Side 5:

Grov uagtsomhed i CMR-loven – ny retspraksis på området

KILO ELLER KOLLI?

I en dom afsagt af Sø- og Handelsretten¹ blev der taget stilling til, om begrænsningsbeløbet i henhold til Søloven skulle udregnes efter godsets stykantal eller efter godsets vægt. Resultatet faldt ud til speditørens fordel, men dommen understreger speditørers behov for nøjagtighed i dokumentudstedelsen, når der opereres med et system, som indbefatter såvel master- som house-Bills of Lading og/eller -søfragtsedler.

Af advokat (H) Rasmus Køie; rak@dasp.dk

Sagens baggrund

Sagen omhandlede bortkomsten af et parti madrasser, der gik tabt, idet en container faldt overbord under søtransport fra Aarhus, Danmark, til Reykjavik, Island, i marts 2017. Sagen var anlagt af vareinteressens forsikringselskab ("kunden") mod speditøren, som igen havde medindstævnet (adciteret) den udførende søtransportør, det oceangående rederi ("rederiet").

Rederiet, og dermed tillige speditøren, påstod frifindelse, subsidiært betaling af et begrænset beløb (herom nedenfor), idet speditøren overfor rederiet havde påstået, at rederiet skulle friholde speditøren for ansvar overfor kunden.

Kunden havde booket speditøren til transport af i alt fire containere, hvoraf den ene (den, der faldt overbord) var angivet at indeholde "96 pakker "Bedding articles"" med en samlet vægt på 2.879,6 kg. Speditøren udarbejdede på den baggrund tolddokumenter med tilsva-

rende oplysninger. Godset skulle læsses i Aarhus den 9. marts 2017 og skulle ankomme til Reykjavik den 15. marts 2017.

Den 9. marts 2017 udstedte speditøren "Forwarding Instructions" til rederiet, hvoraf blandt andet fremgik, at speditøren var afsender og rederiet transportør. Det fremgik endvidere, at transporten vedrørte fire containere, herunder det omhandlede containernummer, som indeholdt 96 pakker "Bedding articles" med en samlet vægt på 2.879,60 kg. Også af "Forwarding instructions" fremgik, at godset skulle læsses i Aarhus den 9. marts 2017 og skulle ankomme til Reykjavik den 15. marts 2017. Speditøren udarbejdede samtidig tolddokumenter, hvoraf tilsvarende oplysninger om antal pakker og vægt fremgik.

Den 10. marts 2017 udstedte rederiet et Non-Negotiable Sea Waybill vedrørende transport af fire containere fra Aarhus til Reykjavik, herunder den omhandlede container. Indholdet af containeren var beskrevet som "1 x lot of bedding articles". Den samlede vægt for de

¹ Sø- og Handelsrettens dom afsagt den 17. januar 2020 i sag BS-33124/2018-SHR

fire containere var opgjort til 10.824 kg. Det fremgik endvidere, at speditøren stod som afsender.

Der var desuden under sagen fremlagt et Combined Transport Sea Waybill udstedt af speditøren med kunden som afsender og angivelse af modtager. Godset i containeren var beskrevet på samme måde som i de nævnte "Forwarding Instructions".

Den 15. april 2017 meddelte rederiet at containeren var gået tabt i Nordatlanten, angiveligt (men udokumenteret) som følge af dårligt vejr.

Vareforsikringsselskabet udbetalte på den baggrund erstatning stor DKK 210.252,18 til kunden idet der var en selvrisiko på DKK 100.000,00.

Vareforsikringen opkrævede den 8. august 2017 det fulde erstatningsbeløb hos speditøren.

Rettenes begrundelse og resultat

Efter oplysningerne i sagen lagde retten til grund, at speditøren havde indgået aftale med rederiet om, at rederiet som undertransportør skulle udføre transporten af de omhandlede madrasser, og at madrasserne gik tabt, mens de var i rederiets varetægt. Rederiet var derfor ansvarligt for tabet i forhold til speditøren.

Endvidere anførte Sø- og Handelsretten som følger:

"Med hensyn til kravets størrelse har rederiet henvist til sit eget Sea Waybill, hvoraf det

fremgår, at indholdet af containeren var "1 x lot of bedding articles", og rederiet har derfor anført, at ansvaret skal begrænses til 667 SDR. Det fremgår imidlertid af de "Forwarding Instructions" og de tolddokumenter, som speditøren sendte til rederiet, at containeren indeholdt 96 pakker med en samlet vægt på 2.879,6 kg. Det fremgår af bevisførelsen, at disse dokumenter blev sendt til rederiet, inden rederiet udstedte sit transportdokument, og retten lægger derfor til grund, at parternes aftale reelt vedrørte transport af de anførte 96 pakker. Retten har tillige lagt vægt på, at rederiet ikke sendte sit Sea Waybill til speditøren, som derfor ikke havde mulighed for at komme med indsigelser imod antal enheder og vægt angivet i dokumentet.

Ansvarsbegrænsningsbeløbet skal derfor beregnes på grundlag af 96 enheder, hvilket overstiger det rejste krav, og rederiet skal derfor friholde speditøren for det beløb, som speditøren er blevet pålagt at betale til kundens forsikringsselskab."

På den baggrund kom Sø- og Handelsretten altså frem til, at rederiet skulle erstatte ud fra et antal kolli på 96, uagtet, at dette antal kolli ikke fremgik af rederiets sea waybill.

Dette var langt fra givet på forhånd, idet sølovens § 281 indeholder følgende bestemmelse:

"Anvendes container, paller eller lignende transportindretning til at samle godset, skal ethvert kollo eller enhver anden enhed, der er anført i transportdokumentet som pakket i vedkommende indretning, anses som et kollo eller en enhed ved anvendelsen af § 280. Bortset herfra skal godset i indretningen anses som

én enhed. Er selve transportindretningen gået tabt eller blevet beskadiget, skal denne anses som en særskilt enhed, medmindre den ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af transportøren.”

Behovet for hjælpebestemmelsen i sølovens § 281 er opstået, fordi sølovens begrænsning knytter sig til *enten* antallet af godsets kilo bruttovægt (med 2 SDR) *eller* antallet af kolli (med 667 SDR); afhængig af, hvad der giver det højeste. Hertil kommer, at fragtbreve sædvanligvis tillægges en meget stor bevismæssig værdi (prima facie-bevisværdi), således, at fragtbrevets udvisende anvendes som udgangspunkt. Det springende punkt i sagen blev derfor, om det var det egentlige antal kolli, der skulle anvendes, eller om det var fragtbrevets angivelse. Retten kom, som det ses, frem til det første.

En kommentar

Dommen illustrerer med al tydelighed speditørers behov for skabelse af juridisk back-to-back; altså at speditøren tilsikrer samme kontraktuelle forhold overfor kunden, som overfor den udførende transportør. I den konkrete sag havde speditøren ikke modtaget transportdokumentet fra rederiet, hvilket blandt andet anføres i rettens begrundelse – men sådan er det langt fra altid. Der opfordres derfor til, at speditører generelt kontrollerer, at master-dokumenterne, som udstedes af rederierne, stemmer overens med det house-dokument, som udstedes af speditøren.

Assistance

Vores jurister står klar til at hjælpe med netop at den ovenfor beskrevne situation ikke gentager sig i din speditivirksomhed.

Giv os et kald – vi sidder klar til håndtering af netop din virksomheds risikoeksponering.

GROV UAGTSOMHED I CMR-LOVEN – NY RETSPRAKSIS PÅ OMRÅDET

To nye afgørelser omhandlende grov uagtsomhed er afsagt i Sø- og Handelsretten²³ – heraf kunne speditørvirksomheden i den ene dom begrænse sit ansvar i henhold til CMR-loven, men i den anden dom afgjorde retten at speditørvirksomheden havde handlet groft uagtsomt, hvorfor denne ikke kunne begrænse sit ansvar i henhold til CMR-loven.

Af Noline Hørsman, niho@dasp.dk

Introduktion til begrebet

Vi har flere gange tidligere skrevet om grov uagtsomhed, men dette gør ikke temaet mindre relevant eftersom der løbende kommer ny retspraksis på området.

Grov uagtsomhed vurderes som en klar afvigelse fra normalen, og dermed i hvilket omfang den konkrete handling eller undladelse afviger fra den acceptable norm. Retspraksis viser, at vurderingen af uagtsomhed blandt andet afgøres af: Hvor stor risikoen er for skadens indtræden, størrelsen af den skade, som vil kunne indtræde, byrden for den pågældende for at mindske skaden samt muligheden for at den pågældende ville indse, at der foreligger en risiko, og hvordan denne risiko kunne afværges.

I CMR-loven findes reglerne om grov uagtsomhed i § 37. Bestemmelsen siger, at transportøren ikke kan påberåbe sig bestemmelserne i CMR-lovens kapitel IV, der udelukker eller begrænser transportørens ansvar. Dermed kan spørgsmålet om hvorvidt transportøren har ageret groft uagtsomt eller ej, tillægges stor

betydning idet det kan have store økonomiske konsekvenser for parterne.

Speditør holdt ubegrænset ansvarlig

Sagen BS-29140/2018-SHR omhandlede hvorvidt speditøren havde pådraget sig erstatningsansvar i forbindelse med en transport af temperaturfølsomme medicinalvarer fra Tyskland til Sverige via speditørens terminal i Danmark.

Der var mellem speditøren og transportkunden aftalt en række restriktioner grundet godsets karakter, herunder blandt andet GDP-reglerne om god distributionspraksis for lægemidler, som blandt andet indeholder en procedure for håndtering af temperaturudsving under transport. Herudover var også aftalt hvilket temperaturinterval godset skulle opbevares- og transporteres under. Grundet tidligere skader var parterne særligt opmærksomme på, at alle nødvendige sikkerhedsforholdsregler var nedskrevet i kontrakten, og i den forbindelse var det senest præciseret at temperaturalarmer skulle aktiveres så snart traileren var læsset.

² Sø- og Handelsrettens dom afsagt den 22. april 2020 i sag BS-29140/2018-SHR

³ Sø- og Handelsrettens dom afsagt den 4. september 2020 i sag BS-17637/2019-SHR

Godset blev afhentet i Tyskland onsdag, og kørt til speditørens terminal i Danmark, hvor varerne opholdt sig over weekenden. Efter planen skulle godset køres mod Sverige om mandagen, men i den respektive sag startede den videre transport mod Sverige allerede om søndagen. Temperaturalarmerne i traileren blev dog ikke aktiveret straks efter læsning af godset, som ellers nedfældet i kontrakten, men først senere søndag aften. I den periode hvor temperaturalarmerne ikke havde været aktiveret, kunne kundens temperaturloggere på godsets emballage konstatere, at der havde været overskridelser af det aftalte temperaturinterval. Speditøren havde dog ikke handlet på overskridelserne i tide, da han har været bekendt med disse, eftersom alarmerne ikke var startet.

Alt i alt opstod tre problemstillinger, som var afgørende for sagens udfald. Først og fremmest var godset blevet udsat for lavere temperaturer end de i aftalen foreskrevne. Dernæst havde speditøren ikke handlet tilstrækkeligt hurtigt på de faldende temperaturer i traileren. Sidst havde speditøren tilsidesat sine forpligtelser i henhold til aftalen med kunden, da speditøren ikke havde aktiveret temperaturalarmerne straks efter læsning, og ikke straks havde underrettet kunden om hændelsen da temperaturintervallet blev overskredet.

På baggrund af de ovenstående begrundelser fandt retten at speditøren havde ageret groft uagtsomt, og kunne således ikke påberåbe sig CMR-lovens ansvarsbegrænsninger, jf. CMR § 37. Speditøren skulle erstatte DKK

4.811.799,73 til kundens vareforsikringselskab.

Speditør kunne begrænse sit ansvar

I sagen BS-17637/2019-SHR, kunne den involverede speditør, i modsætning til i den ovenstående sag, begrænse sit ansvar i henhold til CMR-loven.

Sagen omhandlede erstatning for bortkommet gods, mens godset var under landevejs-transport fra Frankrig til Danmark. Tyveriet skete mens lastbilen holdt parkeret på en rasteplads, som ikke var videoovervåget, men som dog var oplyst. Transportkunden påstod at undertransportøren havde udvist grov uagtsomhed, hvorfor dette tillige måtte tilregnes speditøren, som hæftende for undertransportøren.

Transportkunden og speditøren havde et generelt samarbejde, der omhandlede almindelig stykgodstransport i presenningstrailer - og tilbuddet for denne transport var givet herudfra. Transporten omhandlede dog tyveritækkelige varer, og varer af høj værdi, nemlig champagne - men kunden havde hverken gjort speditøren opmærksom på dette forhold eller stillet nogen særlige krav til transporten. Derfor havde speditøren ikke truffet nogle særlige forholdsregler, hvorfor godset som sædvanligt blev kørt på presenningstrailer, og blev parkeret på en rasteplads uden bevogtning, overvågning, hegn eller lignende.

Fordi kunden ikke havde stillet nogen særlige krav til transporten, og i øvrigt ikke havde gjort opmærksom på, at varearten (tyveritækkelige

varer/champagne) ikke var omfattet af det modtagne transporttilbud, fandt retten at der ikke forelå grov uagtsomhed. Speditøren kunne dermed begrænse sit ansvar i henhold til CMR-loven. Netop dette princip er tidligere blevet slået fast i UfR 2013.1521H ("Widecom-sagen"), som også omtalt i Speditionsret nr. 37⁴. I sagen blev tyveritækkelige varer transporteret som almindeligt stykgods, idet speditøren ved aftalens indgående ikke var bekendt med, at der var tale om særligt tyveritækkelige varer. Transportkunden havde ikke gjort opmærksom på forholdet, og havde ikke stillet nogen krav til transporten. Widecom-sagen anses for at have væsentlig betydning i retspraksis, idet dens præmisser har været anvendt af de øvrige danske domstole; nemlig at det er transportkudens pligt at anmode speditøren om at iagttage særlige sikkerhedsforanstaltninger, hvis kunden ønsker dette. Såfremt kunden ikke anmoder speditøren om nogen særlige sikkerhedsforanstaltninger, og transporten gennemføres som almindelig stykgodstransport, vil dette ikke kunne anses som værende groft uagtsomt. Det er også tilfældet såfremt speditøren var vidende om, at der var tale om højværdigods.

Konklusion

På baggrund af afgørelserne bør speditører være særligt opmærksomme på nedenstående i relation til minimering af risikoen for at agere groft uagtsomt:

- At afgive transporttilbud hvor det er tydeliggjort, om det er baseret på almindelig stykgodstransport, eller om kunden ønsker særlige forholdsregler iagttaget.
- At have særlig fokus på kontrakter, herunder at alle krav aftales og nedfældes så præcist som muligt i transportaftalen, så der ikke kan opstå tvivl.
- Operationelt at leve op til det aftalte.
- At overholde de aftalte procedurer og krav i transportaftalen, og ikke mindst at gøre underleverandører opmærksomme på hvilke krav, der er aftalt.
- At forsikringsdækningen afspejler den kontrakt eller transportaftale, der er indgået.
- At have de nødvendige kompetencer til forhandling af kontrakter – alternativt at få professionel assistance, fx gennem Danske Speditører.

Forsikringsdækning

Størstedelen af alle speditøransvarsforsikringer indeholder ikke dækning for grov uagtsomhed; hvilket kan koste dyrt på bundlinjen, hvis I som speditør holdes ubegrænset ansvarlig som følge af grov uagtsomhed, og dermed selv må bære et eventuelt tab.

Danske Speditører tilbyder sine medlemmer et forsikringstjek, som blandt andet indeholder gennemgang af dækningen på speditøransvarsforsikringen. Hertil kan Danske Speditører med sit samarbejde med Curatio sørge for

⁴ Find Speditionsret nr. 37 [HER](#)

at skræddersy netop den nødvendige dækning – og på den måde kan I få den sikkerhed som I bør have.

Vil I minimere jeres risiko ved hjælp af forsikringsdækning og/eller kontrakter?

Tøv ikke med at kontakte Danske Speditørers juridiske afdeling.

RING KUN ÉT STED: 70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

