



SPEDITIONSRET

GODT NYTÅR!

I dette nummer af Speditionsret får du en gennemgang af en nyligt afsat dom, hvor den nye bestemmelse, om læsning og losning, i NSAB 2015 § 5, stk. 4, anvendes.

Herefter gennemgås en dom, hvor kunden ikke kunne bevise hvornår godset blev beskadiget. Er speditøren da ansvarlig for kundens tab? Og i så fald, hvordan kan speditøren begrænse sit ansvar?

Sidst men ikke mindst er beløbet for ansvarsbegrænsning i luftfartsloven steget pr. 01.01.2021. Vi gennemgår derfor kort ændringen af loven.

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. 61
Januar 2021

INDHOLD:

Side 2:

LÆSNING, LOSNING, SIKRING OG SURRING

Side 5:

ER SPEDITØREN ANSVARLIG, HVIS DET IKKE KAN BEVISES HVORNÅR SKADEN ER SKET?

Side 8:

LUFTEN STIGER

LÆSNING, LOSNING, SIKRING OG SURRENING.

I en nyligt afsagt dom¹ anvendte SØ- og Handelsretten den nye bestemmelse om læsning og losning i NSAB 2015.

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

Et af formålene med NSAB 2015 er at fordele roller, ansvar mv. mellem speditøren og dennes ordregiver, og derfor indeholder NSAB 2015 regulering af en række elementer, som ikke berøres af transportlovgivningen.

Som en nyskabelse blev der ved den seneste revision af NSAB indført følgende bestemmelse i § 5, stk. 4:

"Medmindre andet er aftalt påhviler det ordregiveren at sørge for læsning og losning af godset, mens det påhviler speditøren at sørge for stuvning og sikring af godset."

Jeg har tidligere i [Speditationsret nr. 47](#) berørt denne regel.

Sagen

Sagen, der var anlagt af kundens vareforsikringsselskab, drejede sig om, hvorvidt speditøren som kontraherende transportør var ansvarlig for, at en del af en forsendelse med oktabiner (et emballageprodukt), under en lan-devejstransport fra Danmark til Sverige, blev beskadiget i forbindelse med, at forsendelsen skulle losses.

Speditøren havde i forbindelse med sin accept af aftalen om transport henvist til, at *"All services rendered are subject to the General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders (NSAB 2015)"*. Parterne havde også tidligere samarbejdet, og også dér havde NSAB 2015 været vedtaget. For transporten blev endvidere udstedt et CMR-fragtbrev. Godset blev ved afhentningen modtaget af chaufføren uden forbehold.

Losningen

Det er oplyst, at chaufføren, da losning skulle finde sted, var beskæftiget med at flytte paller med oktabiner mod trailerens bagende, hvorfra godset skulle løftes ud af traileren. I forbindelse med flytningen tippede paller fra den palleløfter, som chaufføren betjente, mod trailerens bagåbning og ramte en gaffeltruck, der befandt sig uden for traileren, og godset blev derved beskadiget. Chaufføren havde lånt palleløfteren af modtager.

¹ SØ- og Handelsrettens sag BS-18712/2019-SHR, afsagt den 17. marts 2020.

Skaden

Der var fremlagt følgende to fotos, der er taget kort efter hændelsen:



Ligeledes redegjorde modtager for hændelsen i en e-mail, hvoraf fremgår blandt andet:

"... Hej Vi hade ett olyckstillbud vid avlastning idag pga att bilen lutade mycket i bakändan samt att den understa pallen var trasig. Chauffören körde manuellt fram pallarna som började tippa och truckföraren försökte stoppa men kunde inget göra. Se bilder. Ingen person kom till skada, men 1.284 kg kasserades. Följesedel bifogas. ..."

Speditøren blev samme dag holdt ansvarlig pr. mail.

Forsikringsselskabet gjorde under sagen gældende, at skaden skete, mens godset fortsat var i vognmandens (og dermed speditørens) varetægt, mens speditøren gjorde gældende, at skaden skete efter, at der var foretaget aflevering. Vurderingen af dette spørgsmål er selvsagt afgørende for, hvor ansvaret skal placeres.

Rettens afgørelse

"Af sagens oplysninger fremgår, at leverancerne fra [afsender] til [modtager] generelt var stykgodsleverancer, og at der ved losningen af disse hos [modtager] blev benyttet samme fremgangsmåde som i det foreliggende tilfælde, nemlig at chaufføren arrangerede forsendelserne inde i traileren med henblik på at positionere godset, således at [modtagers] ansatte kunne løfte det fra trailerens kant og ned til jorden med brug af en gaffeltruck. Det er fremgået, at chaufføren selv afgør, hvor han par-

kerer traileren, og at det er ham, der beslutter, om losning fra traileren skal ske fra bagenden eller fra siden af traileren. Efter det oplyste skete losning i de fleste tilfælde fra trailerens bagende, som det var tilfældet i denne sag. I det foreliggende tilfælde havde [speditøren] overtaget godset til transport i Ribe den 2. oktober 2018 uden forbehold for skader. Ved ankomsten den 3. oktober 2018 til bestemmelsesstedet, [modtagers] adresse i Sverige, rettede Speditørens chauffør på eget initiativ henvendelse til [modtager] med henblik på at låne en palleløfter, ved hjælp af hvilken chaufføren kunne flytte den på paller transporterede stykgodsforsendelse fra positionen i trailerens forende til bagendens kant. Herfra kunne [modtagers] ansatte [lagermedarbejder] med brug af en uden for traileren placeret gaffeltruck løfte forsendelsen ud af traileren. Der foreligger ingen oplysninger om instruktioner til chaufføren fra [modtager], hvis ansatte efter de afgivne forklaringer ikke havde adgang til traileren. Idet retten bemærker, at aftalevilkåret NSAB § 5, stk. 4, må forstås i overensstemmelse hermed, er det rettens opfattelse, at de rangeringsmanøvrer, som chaufføren foretog af stykgodset inden i traileren, fandt sted, mens godset fortsat var i [speditørens] varetægt og endnu ikke var afleveret til [modtager]. Manøvrerne havde til formål at frembyde godset, således at [modtager] kunne losse dette fra positionen

ved trailerens bagendekant med hjælp af en gaffeltruck. Det anførte om [speditørens] varetægt gælder også med hensyn til hændelsen, hvor to paller med gods, stablet oven på hinanden, tippede under chaufførens rangering af disse på palleløfteren, hvilket havde til følge, at der skete skader på godset, der i faldet ramte modtagers truck. Da [speditøren] under sagens omstændigheder ikke kan anses at have godtgjort, at de indtrufne skader skyldes forhold, som [speditøren] ikke kunne have undgået, og idet der ikke er holdepunkter for ansvarsfrihed eller nedsættelse af erstatningen efter CMR-lovens § 25, stk. 1, litra b og/eller litra c, jf. § 26, er [speditøren] erstatningsansvarlig for det tab, der følger af skaderne, jf. CMR-lovens § 24, stk. 1, jf. § 4, svarende til det påstævnte beløb.”

Bemærkninger

Sagen viser for det første, at Sø- og Handelsretten anerkender anvendelsen af NSAB 2015 mellem parterne, alene på baggrund af den anvendte henvisningstekst, som indgik i aftaleindgåelsen ved speditørens e-mail med accept af transportordren.

Endvidere viser afgørelsen i særdeleshed, hvorledes Sø- og Handelsretten udlægger rollefordelingen i NSAB 2015 § 5, stk. 4, hvilken udlægning forekommer i overensstemmelse med bestemmelsens formål.

ER SPEDITØREN ANSVARLIG, HVIS DET IKKE KAN BEVISES HVORNÅR SKADEN ER SKET?

Sø- og Handelsretten har taget stilling til anvendelsen af den såkaldte netværksbestemmelse i NSAB 2000 § 23, da der for nyligt blev fundet afgørelse i en sag² mellem en speditør og en legetøjsfabrikant. Netværksreglen kunne ikke finde anvendelse – men hvorfor ikke?

Af Nicoline Hørsman, niho@dasp.dk

Sagens baggrund

Sagen omhandler i hvilket omfang speditøren er ansvarlig for transportskade opstået under en multimodal transport fra Kina til Tjekkiet. Tvisten angik hvorvidt netværksbestemmelsen i NSAB 2000 § 23 kunne finde anvendelse, og herudover også et spørgsmål om grov uagtsomhed.

Skaden

Godset blev transporteret med skib fra Yantien, Kina, til Hamborg, herefter ad jernbane til Prag, og herfra med lastbil til Kladno, Tjekkiet. Under losning af godset, blev godset nederst i containeren konstateret vandskadet som følge af vådt gulv i containeren. Godset var så medtaget, at det blev antaget, at skaden måtte være sket før ankomsten med skib i Hamborg. Antagelsen byggede på, at godset var medtaget i en sådan grad, at det ikke kunne være sket indenfor den sidste del af transporten, fra Hamborg til Kladno, som varede cirka otte dage.

Der var ingen huller eller skade på containerens vægge eller loft. Af den ene parts surveyor blev det udtalt, at containeren måtte være placeret i dybt vand, mens denne var i underentreprenørens varetægt, da denne type af skade typisk vil ske når containere er placeret i dybt vand, under enten transport eller ophold. Hertil afgjorde en test at skaden ikke skyldtes saltvand. Transporten foregik i sommeren 2018, som især i Europa var meget varm og præget af tørke, og det regnede derfor ikke i den periode, hvor containeren var undervejs fra Hamborg til Kladno. Det er dog uklart om der i den måned, mens godset var på havet, havde regnet, og der derfor kunne være kommet regnvand ind i containeren. Hverken vareforsikringselskabets eller speditørens surveyor kunne entydigt påvise hvornår og hvordan, der var kommet vand i containeren.

NSAB eller Haag-Visby?

Der er ingen tvivl om, at skaden på godset indtrådte mens det var i speditørens kontraktuelle varetægt under transporten. Der er heller

² Sø- og Handelsrettens dom afsagt d. 16. juni 2020 i sag BS-31174/2019-SHR.

ikke tvivl om, at speditøren er ansvarlig i henhold til rammeaftalen med ordregiver, som henviser til NSAB 2000. Spørgsmålet er om netværksbestemmelsen i NSAB 2000 § 23 kan finde anvendelse eller ej, og dermed om erstatningskravet skal opgøres efter Haag-Visby reglerne, som må betragtes som "for en sådan transportmåde gældende lovbestemmelser" jf. NSAB 2000 § 23.

Netværksklausulen i NSAB 2000 § 23 siger blandt andet, at transportøren skal være ansvarlig i overensstemmelse med de regler, som gælder for den transportmåde, hvor skaden er indtrådt. Omvendt hvis det ikke kan godtgøres med hvilket transportmiddel skaden er opstået, er transportøren ansvarlig i henhold til NSAB 2000 § 22.

I sagen skulle det afgøres alt afhængigt af om ordregivers vareforsikringselskab kunne bevise, at skaden var sket under søtransporten fra Kina til Hamborg eller i laste- eller lossehavnene. Retten mente ikke, at forsikringselskabet havde løftet denne bevisbyrde, og heller ikke at man på baggrund af besigtigelsesrapporterne kunne afgøre at skaden var sket under søtransporten. Dermed kunne Haag-Visby reglernes ansvarsbegrænsning, her på SDR 667 pr. kollo, ikke finde anvendelse.

I stedet skulle speditørens ansvarsbegrænsning opgøres efter NSAB 2000, altså SDR 8,33 pr. kilo bruttovægt af det beskadigede gods. Erstatningen svarede til EUR 14.577,18 baseret på en bruttovægt på 1.433,62 kg. Såfremt Haag-Visby reglerne havde fundet anvendelse, og SDR 666,67 pr. kollo skulle bruges i erstatningens beregning, havde erstatningen

oversteget værdien af det beskadigede gods, og det påstævnte beløb, på EUR 63.000,26, og ville derfor betyde at speditøren skulle erstatte ordregivers fulde tab.

Grov uagtsomhed?

Eftersom erstatningen skulle opgøres efter begrænsningsbeløbet i NSAB 2000 § 22, og dermed ikke efter Haag-Visby reglerne, som ellers var at foretrække for forsikringselskabet, forsøgte forsikringselskabet sig herefter med at afskære speditøren fra at begrænse sit ansvar som følge af grov uagtsomhed. Såfremt containeren var blevet nedsænket i dybt vand, måtte det have indebåret en betydelig risiko for den indtrådte skade, og handlingen måtte derfor kunne anses for at have karakter af grov uagtsomhed; anførte selskabet. Dog kunne det ikke fastlås hvornår og hvordan skaden var opstået, hvorfor retten ikke mente, at der forelå grov uagtsomhed fra hverken speditørens- eller underleverandørens side.

Perspektivering

Sagen illustrerer anvendelsen af netværksbestemmelsen i NSAB 2000 § 23, som kræver at en række betingelser er opfyldt for at finde anvendelse.

I denne sag kunne netværksbestemmelsen ikke finde anvendelse, da det ikke definitivt kunne afgøres at skaden var sket under søtransporten. Derfor skulle skaden ikke opgøres efter gældende lovbestemmelser for søtransport, men derimod NSAB § 22.

Såfremt det i sagen blev bevist at skaden var sket under søtransporten, ville det betyde an-

vendelse af Haag-Visby reglerne. Det ville i sagen medføre at speditøren skulle betale langt højere erstatning til sin ordregiver, da erstatningsopgørelsen i så fald ville overstige godsets værdi. Fordi netværksbestemmelsen ikke kunne finde anvendelse, og skaden dermed skulle opgøres efter NSAB § 22, var det til speditørens fordel, da han herved kunne begrænse sit ansvar i langt højere grad. Såfremt

sagen havde vedrørt NSAB 2015, havde netværksbestemmelsen heller ikke kunne finde anvendelse, da den som i NSAB 2000 også kræver, at det kan bevises med hvilket transportmiddel skaden er sket. Med mindre, at der er truffet særlig aftale om en bestemt transportmåde. I så fald vil netværksbestemmelsen finde anvendelse.

LUFTEN STIGER

Med virkning fra 1. januar 2021 er Luftfartslovens ansvarsbegrænsningsbeløb for blandt andet bortkomst, beskadigelse og forsinkelse af gods steget.

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

Den danske luftfartslovs ("LFL") kapitel 9 baseres i store træk på Montrealkonventionen af 1999 (som afløste det tidligere Warszawa-system).

Som den øvrige konventionsbaserede transportportlovgivning, medfører også Montrealkonventionen og LFL, at transportøren kan begrænse sit ansvar til et antal SDR ("Special Drawing Rights"/"Særlige Trækningsrettigheder"; en konventionsbaseret regneenhed, der benyttes og reguleres af Den International Valutafond, IMF, og som består af en "kurv" af USD, EUR, Japanske Yen og Engelske Pund). Målet med anvendelsen af SDR fremfor fx modværdien i guld eller en enkeltstående, national valuta, er at udjævne risikoen for pludselige værdiudsving eller de-/inflation.

Med Montrealkonventionen indførtes et særligt system, hvorefter udviklingen i realkøbsværdien af SDR skal afspejles i størrelsen af erstatningsbegrænsningsbeløbet, og således at dette jævnligt (hvert femte år) skal undersøges af ICAO (International Civil Aviation Organisation, en FN-organisation); så begrænsningsbeløbene afspejler prisudviklingen i samfundet. Er SDR-værdien faldet, skal begrænsningsbeløbene i Montreal-konventionen tilsvarende justeres

Dette skete første gang den 30. september 2009 (med ikrafttræden i Danmark 1. juli 2011), hvorefter begrænsningsbeløbet steg fra 17 til 19 SDR.

I november 2019 meddelte ICAO at begrænsningsbeløbene i Montrealkonventionen ville stige pr. den 28. december 2019. Selvom Danmark grundlæggende har tiltrådt Montrealkonventionen, sker ændringen i LFL af lovtekniske grunde først, når Folketinget har tiltrådt ændringen, således, at ændringen også bliver gældende dansk ret. Dette blev vedtaget enstemmigt ved en afstemning i Folketing den 3. december 2020, og de nye begrænsningsbeløb trådte i kraft pr. 1. januar 2021.

Begrænsningsbeløbet for lufttransportørers (herunder for speditørers kontraherende) ansvar for bortkomst, beskadigelse og forsinkelse af gods udgør derfor nu SDR 22 pr. kg.

Der er tillige sket stigninger i andre af lovens begrænsningsbeløb, herunder vedrørende ansvar for forsinkelse, tilskadekomst og død af passagerer og for bortkomst og forsinkelse af passagerers rejsegods.

**RING KUN ÉT STED:
70 13 12 14**

SAMARBEJDSPARTNERE:

