

# Belysning af søtransportørens ansvar for containerforvoldte skader

Udgivet den 8. december 2022

## Forfatter

Kasper Hedegaard Jepsen, Advokatfuldmægtig

## Resumé

Med udgangspunkt i sølovens<sup>1</sup> §§ 256, 262 og 275, belyser artiklen søtransportørens ansvar for godsskader, der indtræder som følge af fejl eller mangler ved den container, der anvendes til transport ("containerskader"). Artiklen beskriver nogle af de problemstillinger, som sølovens forskellige ansvarsregimer rejser i praksis, herunder problemstillinger i forhold til hæftelses- og produktansvarets udstrækning for denne type skader.

## 1. Indledning

Det sker ikke sjældent, at der i forbindelse med søtransport indtræder skader på gods på grund af fejl eller mangler ved den benyttede container.

Denne type godsskader kan indtræde som følge af vand- og fugtindtrængning, temperaturudsving eller som følge af forkert sammensætning af ilt og kuldioxid i containeren. Sådanne godsskader kan opstå som følge af, at containeren er utæt eller som følge af, at containerens kølesystem eller atmosfærekontrol-system er defekt. Godset kan også blive beskadiget, hvis containeren ikke er ordentligt rengjort eller afgiver lugt.

Hvis det kan konstateres, at godset er skadet og at godsskaderne skyldes, at containeren ikke var egnet til transport, vil det naturlige spørgsmål være, hvem der er ansvarlig for skaderne.

I det følgende gennemgås de væsentligste lovbestemmelser og relevant retspraksis, med henblik på at belyse søtransportørens ansvar for skader, der skyldes mangler på den container som godset er blevet transporteret i. I denne artikel anvendes samlebetegnelsen "containerskader" for denne type godsskader.

## 2. Sølovens regulering af transportørens ansvar

### 2.1 Sølovens anvendelse (§ 252)

Hvis en containertransport udføres i henhold til en aftale om søtransport i Danmark eller i internordisk fart, vil søtransportørens ansvar være reguleret af bestemmelserne i sølovens kapitel 13, der vedrører stykgodstransport. Det samme gør sig gældende, hvis aftalen om søtransport angiver et leveringssted, der er beliggende i en konventionsstat ("Haag-Visby-stat") eller, hvis udleveringsstedet ligger i Danmark, Sverige, Norge eller Finland.<sup>2</sup>

Ovenstående anvendelsesområde følger af sølovens § 252 og betyder i praksis, at søtransportørens ansvar for containerskader, for en stor del af de transporteredes containeres tilfælde, reguleres af bestemmelserne i sølovens kapitel 13.

### 2.2 Søtransportørens ansvarsnorm (§ 275)

Søtransportøren er i henhold til sølovens § 275 ansvarlig for tab som følge af, at godset bliver beskadiget eller går tabt, medens det er i søtransportørens varetægt eller i varetægt hos nogen denne svarer for. Søtransportøren er dog fri for ansvar, hvis denne godtgør, at fejl eller forsømmelse af vedkommende selv, eller nogen denne svarer for, ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

Sølovens § 275 statuerer således et præsumptionsansvar, hvorefter det påhviler

eller hvis transportdokumentet foreskriver, at sølovens bestemmelser skal gælde.

<sup>1</sup> Jf. lovbekendtgørelse nr. 1505 af 17. december 2018.

<sup>2</sup> Sølovens kapitel 13 finder endvidere anvendelse, hvis transportdokumentet er udstedt i en konventionsstat

søtransportøren at bevise, at en given skade ikke skyldes fejl eller forsømmelser.

### 2.3 Søtransportørens omsorgspligt (§ 262, stk. 1)

Det følger af sølovens § 262, stk. 1, at søtransportøren skal tage vare på godset og i øvrigt varetage ejerens interesser fra modtagelsen af godset og indtil godset udleveres igen.

I denne bestemmelse ligger der en generel pligt til at varetage ladningsejerens interesser, altså en omsorgspligt<sup>3</sup>. Mislighold af omsorgspligten sanktioneres af det erstatningsansvar, som transportøren er underlagt i medfør af sølovens §§ 274 ff. Bevisbyrden for, at søtransportøren har udvist tilbørlig omsorg for godset, påhviler søtransportøren, jf. § 276, stk. 2, 2. pkt.

Nedenfor i afsnit 3 vil det blive behandlet, hvilken betydning den i søloven fastsatte omsorgspligt har for søtransportørens ansvar for containerskader.

### 2.4. Søtransportørens ansvar for skibets sødygtighed (§ 262, stk. 2)

Af sølovens § 262, stk. 2, følger det, at transportøren skal sørge for, at skibet, der benyttes til en given transport, er sødygtigt. Det er i den juridiske litteratur antaget, at transportørens sødygtighedspligt i relation til lasten efter § 262, stk. 2, også gælder for containerens tilstand, når transporten udføres med en container, der er leveret af søtransportøren og stuvet af afsenderen<sup>4</sup>. Det antages endvidere, at tilsidesættelsen af pligten til at stille et sødygtigt skib til rådighed må anses som et væsentligt kontraktbrud og der er således tale om en pligt, der medfører et skærpet ansvar for søtransportøren.

Transportørens containere kan således anses at udgøre en del af skibet, som containerne transporters med. Som en konsekvens heraf vil mangler ved søtransportørens containere betyde,

at søtransportøren er ansvarlig på et skærpet grundlag for skader, der indtræder som følge af mangler ved containeren (usødygtighed), jf. sølovens § 262, stk. 2.

I den juridiske litteratur<sup>5</sup> er det således antaget:

*”Bestemmelsen præciserer, at sødygtighedsforpligtelsen indebærer, at skibet skal være tilstrækkeligt bemannet, udrustet og forsynet før og under hele rejsen, at lastrum og alle andre dele af skibet, der anvendes til lastning af godset, og alle containere, som er leveret af transportøren til godstransporten, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og bevare godset.”* (mine understregninger)

Ovenstående ansvarsregime gælder for de containere, som søtransportøren selv leverer til brug for transporten og fastslår, at søtransportøren forud for transportens udførelse i disse tilfælde, er underlagt en undersøgelsesforpligtelse. Søtransportøren skal med andre ord udøve ”due diligence” på containeren og vurdere, om containeren er egnet til at udføre den påtænkte søtransport på forsvarlig vis.

### 3. Synlige mangler på containeren

Hvis en container er behæftet med synlige mangler, der medfører skade på godset, vil søtransportøren i henhold til § 262, stk. 2, være ansvarlig på et skærpet grundlag. Synlige mangler kan eksempelvis omfatte rust, huller, utætheder, lugt og fugt samt andre forhold, der kan konstateres ved en umiddelbar besigtigelse af containeren med rimelige midler.

Hvis det kan lægges til grund, at manglerne var synlige på tidspunktet forud for transportens udførelse og at transportøren ville kunne have opdaget manglerne ved en undersøgelse

<sup>3</sup> Bredholt, Jørgensen m.fl., Søloven med kommentarer, 4. udgave (2012), side 392.

<sup>4</sup> Bredholt, Jørgensen m.fl., Søloven med kommentarer, 4. udgave (2012), side 393ff.

<sup>5</sup> 4. betænkning afgivet af Sølovsudvalget nr. 1536, 1. oplag (2013).

foretaget med rimelige midler, vil søtransportøren som udgangspunkt, være ansvarlig efter § 262, stk. 2, for skader på godset.

Til belysning af denne retstilling gennemgås i afsnit 3.1. relevant retspraksis, der vedrører transportørens ansvar for skader som følge af anvendelse af synligt mangelfulde containere til søtransport.

### **3.1 Sø- og Handelsrettens dom afsagt den 30. august 2013<sup>6</sup>**

"LB" var designer og sælger af bolig- og livstilsprodukter og købte i august 2010 et parti varer i Indien. LB antog en dansk speditør til at forestå hele transporten fra Indien til LB's virksomhed i Danmark, der er beliggende i Nibe.

Speditøren viderekontraherede udførelsen af søtransporten til et tysk rederi. Søtransporten blev udført i henhold til konnossement, hvoraf det fremgik, at der var tale om en SLAC/FCL ("Shipper's Load, Stow Weight and Count" / "Full Container Load").

Da forsendelsen blev leveret til LB's virksomhed i Nibe i slutningen af september 2010, kunne det konstateres, at en betydelig del af godset var vandskadet. LB ansvarligholdte på denne baggrund speditøren for skaderne.

Ved den efterfølgende besigtigelse af containeren kunne det konstateres, at containeren var i meget dårlig stand, idet der var huller i containeren og at dørene i containeren ikke kunne lukke. Dette var bl.a. forsøgt lappet med gaffatape.

Sø- og Handelsretten lagde på baggrund af besigtigelsen til grund, at skaderne på godset var opstået efter, at godset var blevet stuvet i containeren, og at skaderne var forårsaget af vandindtrængning på grund af containerens bundlag og pakninger ved døråbningen. Det blev endvidere lagt til grund, at manglerne måtte anses for at have været til stede, allerede da containeren blev leveret fra rederiet.

Der var således tale om synlige mangler, der ville kunne have været opdaget ved en besigtigelse med rimelige midler forud for transportens udførelse. Retten fandt på denne baggrund, at speditøren var ansvarlig for de indtrådte skader i forhold til LB.

Speditøren havde under sagen gjort gældende, at det var rederiet, der måtte bære ansvaret for skaden på godset, idet de havde leveret en mangelbehæftet container. Retten bemærkede herom:

*"[...] [Speditøren] var antaget af [LB] 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], herunder i form af foranstaltning af en forudgående besigtigelse. [...]"* (min understregning)

På denne baggrund frifandt Sø- og Handelsretten rederiet for ansvaret for den indtrådte skade.

#### **3.1.1 Bemærkninger til dommen:**

Sø- og Handelsrettens dom fastslår, at transportøren er underlagt en skærpet undersøgelsesforpligtelse. Samtidig belyser dommen transportørens ansvar for, at den container, der leveres og som anvendes til transporten, er egnet til udførelsen af den pågældende transport. Det understøttes således af dansk retspraksis, at søtransportøren er underlagt et skærpet ansvar for synlige mangler på containeren.

Dommen belyser endvidere, at transportøren er underlagt en pligt til at udøve "due diligence" med henblik på at afklare, om den pågældende container er egnet til udførelsen af den pågældende søtransport. Er der tale om synlige mangler, vil søtransporten således være ansvarlig på et skærpet grundlag for skader, der måtte

---

<sup>6</sup> S-24-11 og S-9-12

indtræde som følge af de synlige mangler på containeren.

Dommen peger endvidere imod en retstilling, hvor manglende udøvelse af "due diligence" må anses for at udgøre et væsentlig kontraktbrud, hvilket stemmer overens med antagelserne i den juridiske litteratur citeret ovenfor. På denne baggrund må det kunne lægges til grund, at søtransportøren, efter dansk retspraksis, som udgangspunkt vil være ansvarlig for skader på gods, der skyldes mangler på containeren, hvis disse mangler kunne være opdaget med rimelige midler, under behørig varetagelse af søtransportørens "due diligence"-pligt forud for transportens udførelse.

#### 4. Skjulte mangler ved containeren

Det er i det ovenstående lagt til grund, at søtransportørens egne containere, i henhold til sølovens § 262, anses som en (integreret) del af skibet og dermed indgår i søtransportørens forpligtelse til at levere et sødygtigt skib.

Sølovens § 262, stk. 2, drejer sig kun om skader, der skyldes "oprindelig usødygtighed", hvilket betyder den usødygtighed, der er tilstede ved rejsens begyndelse. Opstår der eksempelvis svigt i køleanlægget i en container efter, at transporten er påbegyndt, vil søtransportørens ansvar derfor ikke være reguleret efter reglen i sølovens § 262, stk. 2.

Det følger af sølovens § 276, stk. 2, at transportøren er ansvarlig for tab som følge af usødygtighed, såfremt denne er en følge af, at vedkommende selv eller nogen denne svarer for, ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Denne bestemmelse finder ligesom § 262, stk. 2 kun anvendelse på skader, der skyldes "oprindelige usødygtighed"<sup>7</sup>.

Kan søtransportøren bevise, at containerens mangler først er opstået under transporten, vil søtransportørens ansvar i stedet for sølovens § 262, stk. 2, reguleres af den almindelige ansvarsnorm, jf. sølovens §§ 274 og 275<sup>8</sup>.

Er der således tale om skjulte mangler på containeren, vil søtransportøren kunne ifalde containeransvar på et transportretligt grundlag, hvorefter søtransportøren er ansvarlig for den indtrådte skade, medmindre det kan bevises, at den indtrådte skade ikke skyldes, transportørens – eller nogen som denne svarer for – fejl eller forsømmelse.

#### 4.1 Sø- og Handerettens dom afsagt den 23. januar 2008<sup>9</sup>

Ovenstående retstilling understøttes af Sø- og Handelsrettens dom afsagt den 23. januar 2008 i sag S-19-03.

Sagen vedrørte spørgsmålet om, hvorvidt en speditør var erstatningsansvarlig for totalskade på et parti frosne hvidløg, der indtrådte under transport fra Los Angeles i USA til Vejle i Danmark. Speditøren havde antaget et taiwansk rederi til at forestå søtransporten og transporten blev udført med rederiets egen kølecontainer. I sagen fandt retten, at det var yderst nærliggende at antage, at containeren temperaturmæssigt ikke havde virket som den skulle og dermed var defekt.

I sagen ønskede rederiet ikke at efterkomme sagsøgers opfordringer om udlevering af yderligere dokumentation til belysning af temperaturforholdene under transporten. Retten fandt på denne baggrund, at det ubetænkeligt kunne lægges til grund, at skaden indtraf medens varepartiet var i speditørens kontraktuelle varetægt og at det ikke fandtes bevist, at skaden ikke skyldtes transportørens – eller nogen denne svarer for – fejl eller forsømmelser.

<sup>7</sup> Falkanger, Thor m.fl., Søret, 4. udgave (2013), side 302.

<sup>8</sup> Søloven med kommentarer 4. udgave, side 394

<sup>9</sup> S-19-03

#### 4.1.1 Bemærkninger til dommen:

Dommen blev afgjort på baggrund af NSAB 2000 § 15, men det blev under sagen fremført af sagsøger, at erstatningsansvaret for den indtrådte totalskade ville være det samme, hvis hjemmelsgrundlaget i sagen blev udgjort af søloven. Det er min vurdering, at denne antagelse er korrekt, idet begge regelgrundlag statuerer et skærpet ansvar for søtransportøren, der af NSAB 2000 udgøres af et objektiviseret ansvar og i søloven udgøres af et præsumptionsansvar.

Ud fra denne sag må det kunne lægges til grund, at det påhviler speditøren at bevise, at skaden ikke skyldtes speditørens – eller rederiet som speditøren svarer for – fejl eller forsømmelser. Idet rederiet ikke kunne bevise, at kølecontaineren ikke var defekt var speditøren og rederiet erstatningsansvarlige for den indtrådte skade.

Dommen peger således i retning af en retsstilling, hvorefter søtransportøren er ansvarlig for skader som følge af brug af mangelbehæftede kølecontainere til transport, om end manglerne var skjulte, medmindre rederiet kan bevise, at skaden ikke skyldtes, at containers temperaturmæssigt ikke fungerede som den skulle.

I dommen tages der ikke stilling til rederiets kontrolforpligtelse af containeren og betydning af om udførelse af søtransporten sker med en container, der tilhører søtransportøren.

#### 5. Rækkevidden af søtransportørens hæftelsesansvar

Det er i det ovenstående blevet belyst, at søtransportøren hæfter for sine underleverandørers fejl og forsømmelser, jf. sølovens §§ 262 og 275.

I den juridiske litteratur er rækkevidden af søtransportørens hæftelsesansvar beskrevet på følgende måde:

*”Rederen bør derimot ikke hefte for hjælpere hvis opgave og arbeid ikke kan sies å ligge innenfor det en kan karakterisere som rederinæring – jeg tenker her bl.a. på teknisk assistance av forskjellig art som er nødvendig for skipsfarten, men som selv ikke kan betraktes som et integrerende ledd i denne.”* (min understregning)<sup>10</sup>

”Rederinæring” kan i denne sammenhæng oversættes til ”rederidrift”. Til belysning af hæftelsesansvaret, må det derfor først vurderes, hvorledes kredsen af kontraktshjælpere, som rederiet hæfter for efter sølovens regler, skal afgrænses. Denne afgrænsning må tage afsæt i, om de aktiviteter, som udføres af de pågældende medkontrahenter, må anses at vedrøre udøvelsen af rederidriften. Dette kan muligt også beskrives på den måde, at aktiviteten skal have en nærmere funktionsmæssig forbindelse med rederiets opfyldelse af indgåede transportaftaler.

I tilfælde, hvor rederiet indkøber containere til brug for udførelse af søtransport, opstår spørgsmålet om, hvorvidt denne aktivitet kan anses at vedrøre rederidriften på en sådan måde, at rederiet hæfter for fejl og forsømmelser, der kan henføres til leverandøren af containeren.

Efter min vurdering må ”rederidrift” i denne sammenhæng omfatte opgaver og aktiviteter, der omfatter mere end blot det, der i klassisk forstand forstås ved rederidrift (driften af skibet), idet der må anlægges en bredere vurdering, hvor den værdikæde, som lægger til grund for udførelsen af transportopgaverne samt kommercielle forhold, tillægges vægt.

Er der således tale om et rederi, hvis primære beskæftigelse er udførelse af søtransport med containere, taler meget for, at anskaffelsen af containerne til brug for udførelsen af søtransport

<sup>10</sup> Brækhus, Sjur, Rederens husbondansvar, 2. udgave (1953), side 23.

idet konkrete tilfælde, må anses for at udgøre en del af rederidriften.

### 5.1 "Mercantic-dommen"

Ved vurderingen af hæftelsesansvarets rækkevidde, kan der tages udgangspunkt i Sø- og Handelsrettens dom fra 1966, UfR 1966.529 SH, "Mercantic". Sagen vedrørte ansvar for skader på last, der indtrådte som følge af, at lasten kom i berøring med skibets bunkersolie som følge af en utæthed i skibets olietank.

Inden skibet blev søsat havde klassifikationsselskabet, Bureau Veritas, gennemgået skibet og trykprøvet skibets olietank. Bureau Veritas konstaterede ikke nogen mangler ved skibet i forbindelse med deres besigtigelse og skibet blev på denne baggrund søsat. Under en efterfølgende rejse indtrådte der en skade på skibets gods som følge af, at godset var kommet i kontakt med skibets bunkersolie. De efterfølgende skader skyldtes således en skjult mangel på skibets olietank.

Af dommens præmisser fremgår det:

*"[...] selv om manglen i daglig tale måtte kunne betegnes som skjult, kan den dog ikke betegnes som en mangel ved skibet, der ikke har kunnet opdages ved tilbørlig opmærksomhed.*

*Der er mellem parterne enighed om, at fejlen kunne konstateres ved en almindelig trykprøve, og når rederiet vælger at stole på den af værftet i Bureau Veritas' nærværelse gennemførte trykprøve uden selv at foretage en tilsvarende eller selv at overvære denne, kan rederiet ikke blive fri for ansvar for skaden blot ved henvisning til, at fejlen skyldes værftet."* (mine understregninger)

#### 5.1.1 Bemærkninger til dommen:

Dommen er interessant på to punkter i forhold til søtransportørens ansvar for containerskader, da den som det første statuerer et meget skærpet krav til transportørens undersøgelsespligt.

Samtidig statuerer dommen, at transportøren som udgangspunkt ikke kan blive ansvarsfri blot ved henvisning til, at skaden skyldes søtransportørens underleverandørs fejl.

Grænsen for undersøgelsespligten ved levering af et skib og levering af en container, vil i sagens natur være forskellig, henset til proportionaliteten mellem hensynet bag pligten og den økonomiske risiko ved levering af to så forskellige produkter. Dommen kan dog anvendes til at fastslå, at der foreligger en skærpet pligt til at udøve "due diligence" og at det ikke kan udelukkes, at transportøren vil kunne ifalde ansvar for en containerleverandørs fejl og forsømmelser – i tilfælde af mangler eller defekter ved en leveret container – også selvom søtransportøren forud for transporten har besigtiget containeren med rimelige midler og ikke i denne forbindelse har kunne konstatere den skjulte mangel.

Denne retsstilling understøttes af en rimelighedsbetragtning. Det er rederiet der ved udvælgelsen af sine leverandører kan bestemme og fastsætte de krav, som leverandørerne af containere skal opfylde i forhold til tekniske specifikationer, standarder, fejltolerancer mv., herunder i forhold til prisen på containerne. Det ville på denne baggrund fremstå mindre velbegrundet, hvis vareinteressens skulle bære risikoen for tab, der skyldes søtransportørens anskaffelse og benyttelse af defekte eller mangelfulde containere, idet vareinteressens ingen indflydelse har på udvælgelsen af containerleverandører.

### 5.2. "MUNCASTER CASTLE-dommen"

Søtransportørens hæftelsesansvar udstrækker sig i engelsk retspraksis til aktører, der ikke står i et varigt tjenesteforhold til denne<sup>11</sup>. Som eksempel herpå kan nævntes den engelske afgørelse MUNCASTER CASTLE<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Falkanger, Thor m.fl., Søret, 4. udgave (2013), side 297.

<sup>12</sup> Afgørelse af House of Lords i [1961] 1 Lloyd's Rep. 57

Sagen vedrørte ansvar for vandskader på et parti kødkonserves. Forud for den pågældende transport havde skibet været på værft for at få lavet en klassifikationsbesigtigelse. Ved besigtigelsen blev en af søventilernes inspektionsdæksler fjernet, og under fastskruningen af et af disse dæksler havde en værftsarbejder forsømt at efterspænde møtrikkerne. Denne forsømmelse resulterede i, at der under hårdt vejr under den efterfølgende transport trængte vand ind i det pågældende lastrum, hvilket medførte skade på godset.

I den pågældende sag fandt House of Lords, at søtransportøren var ansvarlig for den pågældende værftsarbejders fejl, der ledte til skader på godset. I dommen blev følgende krav til transportøren lagt til grund: *"due diligence with work or repair by whomsoever it may be done"*.

Det er antaget i den danske juridiske litteratur, at man i skandinavisk ret formentlig ikke ville komme til det samme resultat. Det kan dog ikke med sikkerhed siges, hvor langt transportørens hæftelsesansvar kan udstrækkes, særligt idet, der inden for landevejstransport gælder en streng regel herom, jf. CMR-lovens § 24, stk. 3, hvorefter fragtføreren ikke kan befri sig for ansvar ved at påberåbe sig mangler ved det køretøj, som han benyttede til befordringen, eller fejl eller forsømmelser af den, af hvem han måtte have lejet køretøjet, eller dennes folk<sup>13</sup>.

### 5.3 "Tuulikki-dommen"

En af de ledende domme i skandinavisk ret, vedrørende udstrækningen af rederens hæftelsesansvar, er dommen ND 1979.383 m.v. "Tuulikki".

Den pågældende sag omhandlede skibet, "Tuulikki", der i marts 1968 blev sendt på værft i Finland med henblik på at opnå klassifikation. I forbindelse med klassifikationen blev en skrue til

en afløbsventil spændt for hårdt, hvilket beroede på en fejl begået af værftet.

I 1969 kolliderede "Tuulikki" med et andet fartøj. Kollisionen havde ikke sammenhæng med førnævnte fejl begået af værftet.

Under en senere transport af en forsendelse med træ fra Kotka i Finland til Haifa i Israel trængte der vand ind i skibet som følge af utæthed i afløbsventilen, hvorved der opstod skader på den pågældende forsendelse af træ.

Det kunne efterfølgende lægges til grund, at vandindtrængningen skyldtes, at skibets afløbsventil var blevet utæt som følge af de førnævnte omstændigheder.

I den pågældende sag fandt den finske domstol, at rederen i den pågældende sag ikke hæftede for værftets fejl og dermed ikke var ansvarlig for godsskaderne, som fejlen senere medførte. Af rettens præmisser fremgik det således:

*"Även om Tuulikki sålunda inte kunde anses ha varit sjövärdig då fartyget avgick från Kotka för ifrågavarande resa, hade rederiet dock visat att varken rederiet, befälhaveren eller företrädare för klassificeringsanstalten haft möjlighet att upptäcka det fel som inträffat när ventilskruvarna dragits åt eller, på grund av ventilernas belägenhet under shelterdeck, det brott i skruvarna som sedermera uppkommit. Därför och då rederiet visat att undersökningen av Tuulkis sjövärdighet före resans början utfört med tillbörlig omsorg och bortfrakturen enligt i Norden rådande rättsuppfattning inte kunde vara ansvarig för ett svårupptäckt miistag som drabbat arbetstagare på varv vid erbete på et känt varv som stod under klassificeringssällskaps övervakning." (min understregning)*

#### 5.3.1 Bemærkninger til dommen:

Dommen er interessant, da den præciserer udstrækningen af rederens hæftelsesansvar,

<sup>13</sup> Falkanger, Thor m.fl., Søret, 4. udgave (2013), side 297.

herunder udstrækningen af rederens pligt til at udføre "due diligence" med tilbørlig omhu med henblik på at sikre at skibet er sødygtigt forud for udførelsen af en given transport.

Da det transportretlige ansvar også omfatter underleverandører eller andre, som søtransportøren "svarer for", vil søtransportøren således kunne blive ansvarlig for skjulte mangler ved containere i den udstrækning containerleverandøren vil skulle anses som en underleverandør, medmindre søtransportøren kan bevise, at fejlen eller defekten ved containeren ikke skyldes fejl eller forsømmelser.

## **6. Søtransportørens undersøgelsesforpligtelser i henhold til sølovens § 256, stk. 2**

Ud over transportørens forpligtelse til at undersøge selve containeren for mangler efter sølovens § 262, påhviler det også søtransportøren efter sølovens § 256, stk. 1, i rimelige udstrækning, at undersøge, om godset er pakket i containeren på en sådan måde, at det ikke beskadiges under transporten.

Der følger dog af § 256 en modifikation til ovenstående, idet transportøren ved gods pakket i containere ikke er forpligtet til at undersøge containeren indvendig, medmindre der er grund til at tro, at godset er mangelfuldt pakket i containeren.

Det antages at ovenstående bestemmelse alene foreskriver en kontrolforpligtelse og således ikke fritager afsenderen for ansvaret for, at godset er tilstrækkeligt emballeret<sup>14</sup>.

Denne bestemmelse giver anledning til at undersøge følgende spørgsmål, med henblik på at afdække udstrækningen af søtransportørens ansvar: 1) Hvad ligger der i afgrænsningen "rimelige udstrækning", 2) i hvilken udstrækning gælder søtransportørens undersøgelsespligt og 3)

hvornår søtransportøren har "grund til at tro", at containeren er pakket mangelfuldt.

### **6.1. Vestre Landsrets dom afsagt den 20. juni 2005<sup>15</sup>**

De første to spørgsmål belyses i Vestre Landsrets dom, U.2005.2999. Sagen vedrørte et spørgsmål om, hvorvidt et rederi var erstatningsansvarlig for fugtskader på gods, grundet den benyttede type container til transporten.

Sagsøgte var et rederi, der udførte søtransport af gods mellem Danmark og Grønland. Rederiet blev af et dansk speditørfirma antaget til at udføre transport af en færdigpakket "flatrack-container" (en container, der er åben i toppen og i to sider). "Flatrack-containeren" var pakket med byggematerialer bestående af krydsfinér og rockwool. Inden godset blev transporteret havde rederiets ansatte bemærket, at containeren kun delvist var dækket af en tynd presenning og at de nederste 30-40 cm af krydsfinéren var udækket. Containeren blev på trods af dette transporteret af rederiet som dækslast uden yderligere foranstaltninger. Ved modtagelse af godset i Grønland kunne det konstateres, at godset var blevet beskadiget.

I byretten blev rederiet fundet ansvarlige for den indtrådte skade.

Byretten anførte i deres begrundelse:

*"Da det således ved en umiddelbar og visuel, ydre besigtigelse kunne konstateres, at ømtåleligt gods var ubeskyttet, burde sagsøgte have iværksat en nærmere undersøgelse af, hvorvidt godset var tilfredsstillende pakket til dæktransport til Grønland på det givne tidspunkt af året, før man valgte denne placering af godset. Ved at undlade dette findes sagsøgte at have tilsidesat sin undersøgelsespligt, idet bemærkes, at det i denne sammenhæng findes uden betydning, hvem der har pakket godset."*

<sup>14</sup> Karnovs note 499 til søloven.

<sup>15</sup> B-1261-04

Rederiet ankede dommen til Landsretten, der med disens stadfæstede byrettens dom. Af Landsrettens bemærkninger fremgår det:

*"Ifølge sølovens § 256, stk. 1, 1. pkt., skal transportøren i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges, og efter bestemmelsens stk. 2 skal transportøren underrette afsenderen om de mangler, denne har opdaget, men har ikke pligt til at transportere godset, medmindre transportøren med rimelige midler kan gøre det egnet til transport. Det forhold, at [Speditørfirmaet], som har pakket godset for vareejerens regning, har begået en fejl ved at undlade booking under dæk, kan efter ordlyden af disse bestemmelser ikke ændre [Rederiets] forpligtelser over for vareejerer.*

[...]

*Efter [X's] forklaring om, at godset ikke var pakket til transport på dæk, at godset alene var delvis dækket af en tynd presenning, og at de nederste 30-40 cm af krydsfineren var udækket, sammenholdt med [Y's] forklaring om, hvorledes byggematerialer normalt er pakket, må landsretten lægge til grund, at en ydre besigtigelse af flat racken burde have givet personalet hos [Rederiet] anledning til mistanke om, at pakningen ikke var forsvarlig til transport på dæk."*

#### 6.1.1 Bemærkninger til dommen.

Dommen belyser, hvornår en søtransportør må kunne forventes at skulle reagere på synlige mangler forud for transportens udførelse.

Ud fra dommen må det antages, at det skal fremstå tydeligt for transportøren, at godset vil tage skade ved anvendelse af den pågældende container til udførelse af en påtænkt transport. I den pågældende sag tog retten ikke stilling til søtransportørens undersøgelsesforpligtelser i forhold til mangler ved containeren. Retten lagde tillægge i stedet den valgte type container og dennes egnethed til grund i deres afgørelse.

### 7. Søtransportørens forpligtelser, når mangler ved en container opdages

I de tilfælde, hvor søtransportøren opdager mangler ved en container forud for udførelsen af en søtransport, følger det af sølovens § 256, stk. 2, at søtransportøren har pligt til at underrette afsenderen herom.

Hvis transportøren opdager en synlig mangel på en af afsenderen leveret container, vil søtransportøren være berettiget til at afstå fra at gennemføre transporten, medmindre containeren med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.

Søtransportøren fritages ikke fra sit transportløfte, hvis den mangelfulde container er leveret af søtransportøren selv. I sådanne tilfælde må det antages, at søtransportøren fortsat vil være forpligtet til at udføre transporten og må derved, forinden udførelse af transporten, foretage de nødvendige dispositioner med henblik på at drage tilbørlig omsorg for godset, idet transportøren ellers vil kunne ifalde ansvar efter sølovens § 262, stk. 2, hvis manglerne ved containeren medfører skade på godset.

### 8. Produktansvar for containerskader

Ud over søtransportørens ansvar for containerskader, giver en belysning af ansvaret også anledning til en nærmere undersøgelse af producenten af containerens ansvar for tab, der måtte indtræde som følge af anvendelse af mangelfulde containere til transport.

Som producent af containere vil man i udgangspunktet ifalde ansvar for skader, der er forårsaget af en defekt ved det produkt, der er produceret eller leveret.

Containerproducenten er i henhold til produktansvarsreglerne underlagt et strengt culpaansvar, der i henhold til retspraksis tenderer

hen imod et objektivt ansvar<sup>16</sup>. Det påhviler skadelidte at bevise, at produktet var mangelfuldt og at den specifikke mangel har forårsaget den pågældende skade.

Produktansvarsreglerne finder anvendelse på tjenesteydelser og således også på transporttjenesteydelser, der i de her omhandlede tilfælde kan karakteriseres som en "sammensat ydelse", hvori levering af et produkt indgår. Opstår der en skade som følge af mangler ved containeren, som søtransportøren ifalder ansvar for, vil søtransportøren kunne rette et regreskrav mod containerproducenten i henhold til produktansvarsloves bestemmelser.

Udover søtransportørens interesse i at kunne rette et regreskrav mod containerproducenten for godsskader, der skyldes mangler ved containeren, vil vareinteressen også kunne have et incitament til at rette et produktansvarskrav direkte mod containerproducenten. Fordelen ved et sådant direkte krav mod producenten er, at produktansvarsloven ikke indeholder regler om begrænsning af producents produktansvar, i modsætning til søloven, hvorefter søtransportøren har ret til ansvarsbegrænsning, jf. sølovens § 280.

Som udgangspunkt vil det transportretlige ansvar vedrøre skader på det transporterede gods og ikke omfatte følgeskader. Det er dog omdiskuteret, i hvilket omfang sølovens § 279 afskærer vareinteressen fra at få dækket konsekvenstab eller andre afledte skader<sup>17</sup>. Denne retsstilling kan skabe et incitament fra vareinteressen til at rette et direkte krav mod containerproducenten baseret på produktansvarsretlige regler, idet der foreligger klarhed om, at produktansvaret omfatter følgetab. Der er dog ikke i dansk retspraksis taget stilling til, om et direkte krav efter produktansvarsreglerne vil være begrænset af de transportretlige regler og der foreligger derfor uklarhed omkring, hvorvidt et sådan direkte

produktansvarligt krav vil kunne gennemføres<sup>18</sup>. Endvidere foreligger der usikkerhed om, hvorvidt sølovens ansvarsbegrænsningsregler "vil slå igennem" produktansvaret i tilfælde, hvor produktansvarsskaden efter sin art er omfattet af sølovens anvendelsesområde.

## 9. Konklusion

Søtransportørens ansvar for containerskader udgøres af to forskellige ansvarsregimer i søloven. Hvilket ansvarsregime, der finder anvendelse på en opstået containerskader, afhænger af, hvorvidt der er tale om en synlig eller skjult mangel samt om manglen ved containeren opstod før eller efter transportens påbegyndelse.

Ved vurdering af søtransportørens ansvar for containerskader skal opmærksomheden særligt henledes på søtransportørens skærpede pligt til at udvise "due diligence" i forhold til at foretage containerkontrol af containeren forud for transportens udførelse.

Pligten til at udvise "due-diligence" betyder, at søtransportøren vil være ansvarlig på et skærpet grundlag i henhold til sølovens § 262, hvis der opstår skader på gods, der skyldes synlige mangler ved containeren – og som kan konstateres ved en umiddelbar udvendig besigtigelse af containeren.

For skjulte mangler er søtransportøren imidlertid underlagt sølovens transportretlige ansvarsnorm, jf. sølovens § 275, hvorefter søtransportøren er fri for ansvar, hvis denne kan bevise, at skaden ikke skyldes søtransportørens fejl eller forsømmelser.

Søtransportøren er underlagt et vidtgående hæftelsesansvar for transportørens underleverandører, i forbindelse med udførelse af arbejde, der kan karakteriseres som "rederidrift". Det kan ikke udelukkes, at transportøren hæfter for fejl og mangler begået af en producent af en

<sup>16</sup> Bemærkninger til lovforslaget til produktansvarsloven, jf. Folketingstidende 1988-89, tillæg A, side 1601.

<sup>17</sup> Karnovs note 567 til søloven.

<sup>18</sup> Ulfbeck, Vibe, Erstatningsretligt grænseområde, 2. udgave (2010), Side 168f.

container, som benyttes af rederiet samt følgeskader heraf.

Søtransportørens ansvar for containerskader foranlediger en række produktansvarsretlige problemstillinger, herunder muligheden for gennemførelse af direkte produktansvarligt krav samt regreskrav mod containerproducenter.