

Ny Sø- og Handelsretsdøm af 11. januar 2021: Er en FOB-sælger, der som aflaster modtager et B/L som kvittering forpligtet iht. værnetings- klausul i konnossementet?

Sagens omstændigheder:

En tysk sælger af skibsskruer solgte tre skibsskruer til en køber i Sydkorea på ”FOB, FOB Hamburg Port”-vilkår.

Køberen indgik aftale med en dansk kontraherende transport [Transportøren] med henblik på transport af skruerne til Busan, og Transportøren viderekontraherede udførelsen af transporten til linjerederiet [Rederiet].

Sælgeren indgik i Hamborg aftale med en lokal speditør [Speditøren] om at bistå med at arrangere levering af skibsskruerne til skibet. Lastningen af skruerne i Hamborg skulle foretages med flydekran, og speditøren meddelte i en mail af 15. november 2018 til Transportøren følgende vedrørende omkostninger til flydekran:

”... Floating crane costs in Hamburg are being split between FOB side and vessel side. From place of rest up to FOB is for the land side, whilst hooking off in vessels hold and trip back to place of rest is for ships’ side account. This is customs of the port in Hamburg, all carriers are fully aware...”

Transportøren afviste som svar herpå, at nogen del af flydekransomkostningerne skulle betales af køber, idet disse omkostninger, efter Transportørens opfattelse – med henvisning til de aftalte FOB-vilkår – udelukkende skulle bæres af sælger (og således også demobiliseringsomkostningerne):

“As cargo is considered booked under FOB Hamburg terms, all tariff costs for loading onboard by floating crane will be debited to suppliers side, as per contracted terms”

Transportøren fremsendte herefter 1 december 2018 tre konnossementer – et for hver skibsskrue – til Speditøren. I konnossementerne var angivet, at ”the Merchant” ved at godkende konnossementerne tiltrådte de i konnossementerne anførte betingelser, herunder at værneting for krav under konnossementerne var i Danmark, hvor Transportøren havde sin forretningsadresse, og at ”the Merchant” forpligtede sig til at betale alle ”dues, duties, taxes and charges”, som Transportøren måtte kræve.

Af konnossementet fremgik videre følgende definition af ”Merchant”:

“Wherever the term “Merchant” is used in this Bill of Lading

*it shall be deemed to include the Shipper, the receiver,
the consignee, the holder of the Bill of Lading and the Owner of the cargo"*

Speditøren videresendte konnossementerne til Sælger og rembursbanken, men kommenterede ikke på konnossementsvilkårene. Efter at skibskruerne var lastet ombord på fremsatte Transportøren krav over for Sælger om betaling af EUR 16.500 til dækning af flydekransomkostninger, som Transportøren gjorde gældende var betalt til flydekransoperatøren i Hamborg til dækning af omkostninger, som efter flydekransoperatørens tarif skulle betales af "rederisiden". I henhold til tariffen fakturerede flydekransoperatøren både afskiber og det involverede rederi, når flydekranen anvendtes til lastning af gods. Til støtte for sit krav gjorde Transportøren gældende, at sælgeren af propellerne var ansvarlig for at betale *alle* omkostninger vedrørende ombordlastning, herunder også de omkostninger, som flydekransoperatøren henførte til rederisiden. Der blev dog ikke under sagen fremlagt dokumentation for, at Transportøren havde betalt disse EUR 16.500, eller at de var faktureret til Transportøren af Linjerederiet, som udførte transporten. Da Sælgeren af skibsskruerne afviste at betale omkostningerne, anlagde Transportøren sag imod Sælgeren ved Sø- og Handelsretten.

Sælgeren bestred, at en retssag om kravet kunne anlægges imod Sælgeren i Danmark, idet Sælgeren gjorde gældende, at det ikke var aftalt, at Sælgeren som afskiber var omfattet af værnetingsaftalen i konnossementet. Sælgeren gjorde dertil gældende, at der var tale om aftalen om salg på FOB-vilkår indebar, at omkostningerne til flydekranen vedrørende tiden efter ombordlastning af propellerne var Sælger uvedkommende, og at Transportøren derfor måtte fremsætte krav imod køber som var Transportøren ordregiver vedrørende sådanne krav.

Sø- og Handelsrettens dom:

Retten kom frem til, at sagen imod Sælger kunne føres i Danmark baseret på konnossementets værnetingsbestemmelse. Retten udtalte følgende:

"[Speditøren] har på vegne af [Sælger] godkendt det udkast til standardmæssigt konnossement, som [Transportøren] fremsendte til [Sælger] til godkendelse, og der blev ikke i den forbindelse taget noget forbehold for godkendelsens rækkevidde. I konnossementet var [Sælger] indsat som "shipper" og retten finder, at [Sælger] på den anførte baggrund er bundet af den værnetingsklausul i konnossementets punkt 3, som anviser [Transportørens] hjemting som værneting for tvister mellem "shipper" og [Transportøren]. Dette gælder uanset, om [Sælger] som aflaster af godset ved at blive indsat som "shipper" i konnossementet tillige bliver forpligtet som afsender af godset."

Retten frifandt derefter Sælger med henvisning til, at det ikke var godtgjort, at Transportøren havde betalt et beløb til flydekransoperatøren eller var blevet opkrævet et sådant beløb af Linjerederiet.

Bemærkninger til dommen:

Dommen vedrører spørgsmål om, hvorvidt en *aflaster*, der ikke er part i en transportaftale, men alene leverer last til det skib, som skal udføre transporten, kan forpligtes iht. en værnetingsklausul over for rederiet blot ved at modtage et konnossement som kvittering for, at lasten er bragt ombord.

Dommen synes at kunne give anledning til en række spørgsmål og overvejelser herunder bl.a.

- Er en *aflaster* omfattet af definitionen af "merchant" i et konnossement, der angiver at dette omfatter "the shipper"? Det kan anføres, at der ved "shipper" må forstås *afsender*, dvs. der er den, som *indgår aftale* med transportøren om transporten.

WSCO

- Har en aflaster nogen retlig pligt til at skulle forholde sig til (godkende) konnossementsbestemmelserne, når konnossementet i forhold til aflasteren alene er et kvitteringsdokument (kvittering for levering af godset)?
- Har en aflaster nogen retlig mulighed for at bestemme, at konnossementsbestemmelser skal ændres? Konnossementet konstituerer en aftale mellem afsenderen og transportøren, som aflasteren ikke er part i, og aflasteren er derfor som almindelige regel ikke berettiget til at forlange ændringer i denne aftale.

--oo0oo--