

Ny Sø- og Handelsretsdom af 2. juli 2020: Speditør og rederi erstatningsansvarlig for at undlade at orientere godsmodtager om brand i containerskib

Sagens omstændigheder:

En dansk skovirksomhed [K] købte hos en thailandsk eksportør 1.995 par sko med en bruttovægt på 2.447 kilo for en købesum på EUR 59.232. K bookede transport af forsendelsen til en dansk speditør [S]. Skoene blev lastet i en container med henblik på søtransport, og S viderekontraherede transporten til et dansk rederi, der viderekontraherede til et schweizisk rederi, der udførte transporten med skibet "NN" ejet af et andet schweizisk rederi [R]. Containeren med sko blev i Malaysia lastet til skibet "NN" med henblik på transport til Hamborg. Skibet NN var under transporten lastet med i alt 3.222 containere.

Den 3. oktober 2017 opstod der brand i to containere lastet på dæk. Branden blev slukket af skibets besætning.

Containeren med sko blev leveret til K den 11. oktober 2017, hvor det ved åbning af containeren blev konstateret, at en stor del af forsendelsen var vandskadet. Det blev ikke oplyst over for K, at der havde været brand i skibet.

Af en for R udarbejdet surveyrapport fremgik, at de to containere på dæk, hvori branden opstod, var lastet med trækul (til vandpiber). Under rejsen den 3. oktober 2017 ud for Portugal blev der registreret røgudvikling i de to containere, og en brandalarm blev udløst. Besætningen foretog herefter brandbekæmpelse med vandslanger og spulede vand over og ind i de brændende containere. Brandslukningsarbejdet medførte, at der kom vand ned i lastrum nr. 1, hvor bl.a. K's container befandt sig. R's surveyor rapporterede, at der efter brandslukningen lå våd aske på toppen af containerne i lastrum 1, at der var ca. *"10 cm of water on the tank top of the no. 1 cargo hold"*, og at vandet kunne have stået højere i lastrummet. Ved besigtigelsen blev det konstateret, at skibsdækket under de brændte containere var skadet af varmeudviklingen. Brandårsagen blev vurderet til at være selvantændelse i trækullene.

K's vareforsikring, [herefter også benævnt K] betalte erstatning for de indtrådte skader og fremsatte erstatningskrav over for speditøren S og rederiet R.

K gjorde til støtte for sit krav bl.a. gældende, at den opståede brand ombord i skibet berettigede til, at der af K kunne have været erklæret fælleshavari, sådan at de indtrådte skader på K's last skulle have været erstattet og fordelt efter reglerne om fælleshavari (York-Antwerpen-reglerne), hvorved de øvrige lastejere og skibet ville skulle have bidraget til dækning af tabet. K gjorde gældende, at speditøren S og rederiet R var ansvarlig for ikke at have orienteret K om den opståede brand, sådan at K kunne have erklæret fælleshavari, og at de ved at undlade dette og udlevere lasten ombord i skibet havde afskåret K fra en mulighed for at opnå fælleshavaribidrag til dækning af skaden.

S bestred kravet og gjorde bl.a. gældende, at uanset om det måtte anses at være ansvarspådragende, at rederiet ikke have erklæret fælleshavari – eller givet K mulighed for at erklære fælleshavari – hæftede S ikke for en sådan fejl, som S' undertransportør måtte have begået.

R gjorde bl.a. gældende til støtte for frifindelsespåstanden:

- at brandslukningen ikke var en fælleshavarihandling, idet der ikke forelå en fælles fare for tab eller skade;
- at retten til at erklære fælleshavari var tabt, da K ikke erklærede fælleshavari;
- at rederiet ikke havde pligt til at begære fælleshavari;
- at K selv kunne have erklæret fælleshavari;
- at rederiet iht. det udstedte B/L ikke havde pligt til at udøve tilbageholdsret eller indhente sikkerhed fra lasteinteressenterne:

Sø- og Handelsrettens dom:

Retten kom frem til, rederiet var ansvarlig over for K for at have undladt at give meddelelse om branden og brandslukningen på en sådan måde, at K havde haft mulighed for at begære fælleshavari. Retten udtalte:

”En brand ombord på et containerskib kan hurtigt udvikle sig til fare for skibet og lasten. Uanset at branden i den konkrete situation blev begrænset til to containere, forelå der således et tilfælde af fælleshavari, jf. York-Antwerpen-regel A, hvor ladningen blev opofret til fælles frelse af værdier, der var udsat for fare. Det følger endvidere af York-Antwerpen-regel III, at skade på en ladning i forbindelse med slukning af ild ombord med vand godtgøres som fælleshavari.

Selvom [R] ikke var forpligtet til at erklære fælleshavari, burde [R] have orienteret de berørte ladningsejere om, hvad der var sket, så de selv havde haft mulighed for at varetage deres interesser. Retten finder, at [R] ved at undlade at informere [K] har forsømt sin pligt til at varetage ladningsejernes interesser og dermed har handlet ansvarspådragende i forhold til [K], som blev frataget en reel mulighed for at få dækket skaden på ladningen gennem fælleshavaribidrag. [K] blev således ubestridt først klar over, at vandskaden på ladningen skyldtes brandslukning ombord på ”NN” efter, at godset ombord var udleveret til ladningsejerne. Da disse kun hæfter for havaribidrag med godset, jf. sølovens § 465, stk. 1, og ikke personligt, var det derfor reelt umuligt for [K] at få fælleshavaribidrag fra disse”

Retten kom videre frem til, at speditøren hæftede for rederiets ansvar, hvorved speditøren også blev pålagt erstatningsansvar over for K.

Bemærkninger til dommen:

Det fremgår af dommen, at en speditør kan pålægges erstatningsansvar i tilfælde, hvor der kan anses at foreligge omstændigheder, der giver mulighed for at erklære fælleshavari, og speditøren undlader at oplyse om de konkrete indtrufne omstændigheder, der begrunder dette, selv om speditøren ikke selv måtte være bekendt med de pågældende forhold. Efter dommen hæfter speditøren for sin underkontrahents undladelse af at give sådanne oplysninger. I en række tilfælde vil der ikke i kontraktbestemmelserne i forholdet mellem kunden og speditøren være vedtaget vilkår, der regulerer problemstillingen. Arbejdet med og det nødvendige ressourceforbrug forbundet med indsamling af sikkerheder fra et meget stor antal interessenter i forbindelse med fælleshavari for et containerskib og udarbejdelse af en fælleshavariopgørelse vil være meget betydeligt, og set i forhold hertil vil nogle mindre lasteskader næppe fra en omkostningsmæssig betragtning kunne berettige at erklære fælleshavari. Dette udelukker dog ikke, at en konkret skadelidende i nogle tilfælde muligt vil kunne opnå en erstatning af tab, der ellers

WSCO

ikke ville være erstatningsberettiget efter Haag-Visby reglerne (eller ville være forældet efter disse regler) ved at søge erstatning for at være afskåret en mulighed for at erklære sådant fælleshavari som det fremgår af Sø- og Handelsrettens dom.