

Ny Sø- og Handelsretsdøm af 25. maj 2021: Fragtfører ansvarlig for temperaturskade på gods, uanset at en transporttemperatur ikke var angivet i bookinginstruktionen.

Sagens omstændigheder:

En dansk fiskeeksportør indgik den 28. juni 2018 en aftale med en dansk kontraherende transportør [”T”] om transport af 20.840 kg. frossen torsk fra Lemvig i Danmark til en køber i Monteprandone i Italien. Der blev af T udstedt et CMR-fragtbrev, hvoraf fremgik, at transporten skulle udføres med trailer BP 7061, og transporttemperaturen skulle være -20°C.

T viderekontraherede udførelsen af vejtransporten fra Lemvig til Padborg til en dansk udførende fragtfører [”UF”], der ikke modtog fragtbrevet. Af instruktionen til UF, der blev sendt pr. SMS til chaufføren, fremgik således:

”i morgen: GF 8157 fra TX til levering ved EGt 0700, derfra tager du BF 3345 kører til jeka lemvig hvor du læsset et læs til Paonessa + 2 GR.c, kører til EGt dropper og tager fra EGT Bp 7061 til oplæsning også ved jeka (læs til foods IQF)”

Transporten fra Padborg til modtageren i Italien kontraherede T til en tysk banetransportør [”JT”]. Af transportaftalen fremgik, at traileren skulle transporteres fra Padborg i Danmark til Verona i Italien med bane. Der var ikke fastsat nærmere vilkår om transporttemperaturer i aftalen.

I forbindelse med, at UF’s chauffør leverede traileren til F – med henblik på lastning af produkterne den 29. juni 2018 – indstillede han temperaturen til +2°C. Af en pakkeseddel, som blev udleveret til UF af F efter, at traileren var færdiglastet, fremgik, at der var tale om *”IQF Lightsalted frozen Cod filets”*.

Transporten til Padborg og videre til Verona blev udført ved +2°C, og da godset den 3. juli 2018 om natten ankom til Verona, blev produkterne afvist af modtageren som følge af temperaturskade. Forsendelsen blev herefter returneret til F i Lemvig.

F og T anlagde retssag imod UF og JT ved Sø- og Handelsretten med påstand om, at de skulle anerkende at være solidarisk ansvarlige for temperaturskaderne, der af F og T var opgjort til DKK 442.443,36.

Sø- og Handelsrettens dom:

Retten kom frem til, at UF var ansvarlig for skaden, og at F og T ikke have udvist egen skyld i en sådan grad, at erstatningen kunne nedsættes eller bortfalde. Retten udtalte:

”[...] [chaufføren] burde have undersøgt, hvilken temperatur traileren skulle indstilles på, da han modtog instruksjonen på SMS uden temperaturangivelse, eller senest da han modtog pakkesedlen, efter at fisken var blevet læsset, ligesom han ud fra pakkesedlen, som han havde læst og underskrevet, burde have indset, at han skulle transportere den frosne fisk ved en temperatur, der var lavere end +2,0°C.”

WSCO

Retten fastslog, at der i rammeaftalen mellem T og JT ikke fremgik en generel forpligtelse for JT til at undersøge trailertemperaturen, og at det ikke fremgik af den konkrete bookingordre, at forsendelsen skulle transporteres ved -20°C.

Retten frifandt derfor JT for de nedlagte påstande, idet retten ikke fandt, at JT var ansvarlig for skaderne på godset.

Bemærkninger til dommen:

Det fremgår af dommen, at UF ifaldt ansvar for temperaturskaden, uanset at det ikke fremgik af transportinstruktionen til UF, at transporten skulle udføres ved -20°C, idet retten fandt, at UF ikke havde haft grundlag for, uden instruktioner om dette, at indstille traileren køleanlæg til +2,0°C, uanset at den foregående transport for F, som fremgik af samme instruktion, skulle udføres ved denne temperatur.

Retten tillagde det yderligere betydning, at det fremgik af F's pakkeseddel, som chaufføren først modtog, da traileren var lastet hos F, at der var tale om "frozen cod fillet".

Der bemærkes i denne forbindelse, at det i øvrigt følger af retspraksis, at oplysninger om instruktioner, som en chauffør modtager i forbindelse med lastning – efter at transportaftalen er indgået – som almindelig regel ikke kan ændre de aftalevilkår, som er vedtaget for transporten.

Retten lagde til grund, at JT ikke var erstatningsansvarlig, uanset at traileren blev befordret til Verona af JT med en temperaturindstilling på +2,0°C." Retten lagde herved til grund, at det ikke fremgik af bookingen til JT, at temperaturen i traileren skulle være -20°C.

Retten tog herved ikke stilling til i hvilken udstrækning JT, ved at påtage sig at udføre en banetransport af en lastet trailer, ville have pligt til kontrollere transporttemperaturen i traileren under transporten.

--oo0oo--