

FOB-sælger var omfattet af værnetingsklausul i konnossement udstedt af FOB-købers kontraherende transportør

Den 11. januar 2021 kom der dom i en sag, der udsprang af en tvist mellem købers kontraherende transportør og en sælger. Tvistens kerne var, om det var købersiden eller sælgersiden, der var forpligtet til at afholde omkostninger til en flydekran under et Incoterms 2010 FOB-køb. Dommen indeholder en interessant værnetingsproblemstilling, som man som sælger bør være opmærksom på af flere grunde, hvis man sælger på Incoterms betingelser, hvor det er køberen, som indgår fragtaftale.



Sagens baggrund

Sagen omhandler et køb af 3 skibsskruer, der skulle leveres "FOB Hamburg Havn". I henhold til FOB-aftalen indgik den koreanske køber fragtaftale med en kontraherende transportør, der videregav udførelsen af transporten fra Hamborg til Busan til et rederi. I relation til købers kontraherende transportør var køberen "afsender/shipper", som defineret i sølovens § 251, da køberen havde truffet aftale om transport af stykgods med den kontraherende transportør.

Da det i en FOB-aftale er sælgers opgave at levere varerne ombord på skibet nomineret af køberen, instruerede den tyske sælger en lokal speditør til at bistå sælgeren med at bringe godset ombord på skibet. Sælgeren var, som det er vanligt i FOB-salg, alene "aflaster" - i relation til købers kontraherende transportør, jf. sølovens § 251 - altså den, der leverer godset til transport.

Købers kontraherende transportør havde udstedt et house bill of lading ("HBL") for transporten på en BIMCO Conlinebill 2000 formular. I HBL'en indsatte købers kontraherende transportør sælger som skipper/afsender. Købers kontraherende transportør sendte HBL'en forbi sælgers udpegede speditør, der godkendte HBL'ens forside og indhold. HBL'ens bagside indeholdt en dansk værnetingsaftale.

Grundet skibsskruernes høje vægt skulle de placeres på skibet ved hjælp af en flydekran. Udgangspunktet er, at omkostninger til at bringe godset ombord på skibet falder på sælgeren, hvorfor sælger som udgangspunkt må bære omkostningerne til eks. flydekran.

I denne sag foregik lastningen af de 3 skibsskruer ved, at rederiet selv koordinerede dette med flydekransoperatøren, så rederiet kunne overholde tidsvinduet for lasteoperationen. Rederiet modtog herefter en regning fra flydekransoperatøren, som rederiet viderefakturerede til købers kontraherende transportør, der betalte regningen til rederiet.

Efter at have betalt regningen krævede køberens kontraherende transportør, at sælgeren betalte for omkostningerne til flydekransoperatøren, da dette var for sælgers regning. Sælgeren gjorde dog gældende, at der i Hamborg havn fandtes en sædvane, hvorefter udgifter til flydekran skulle deles mellem sælger og køber. Køberen gjorde gældende, at denne sædvane modificerede FOB-aftalens udgangspunkt. Købers kontraherende transportør var uenig og anlagde sag mod sælgeren ved Sø- og Handelsretten med en påstand om, at sælgeren skulle betale for omkostningerne til flydekran. Sælgeren bestred ansvar samt, at der var værneting i Danmark.

Spørgsmålet om værneting

Sælgeren bestred, at der var værneting i Danmark, da sælgeren bestred at være omfattet af HBL'en inkl. værnetingsbestemmelsen deri. Sælgeren gjorde gældende, at man alene var aflaster, og derfor ikke var bundet af en fragtaftale indgået mellem køber og købers kontraherende transportør. At sælger var indsat som "shipper" i HBL'en afspejlede altså ikke de reelle forhold, og sælger gjorde gældende, at købers kontraherende transportør var/burde være klar over, at sælger kun var aflaster. Sælgeren henviste til støtte herfor til en tidligere dom afsagt af Sø- og Handelsretten optrykt som U2006.896S (Bonus-dommen). Af Bonus-dommen fremgår, at en aflaster (Bonus Energy) ikke var bundet af konnossementet til trods for, at de var indsat som shipper i konnossementet. Bonus Energy var derfor ikke ansvarlig for en regning for container demurrage.

Købers kontraherende transportør gjorde gældende, at Bonus-dommen fra 2006 adskilte sig fra denne sag ved, at det i Bonus-dommen var klart for alle parter, at det reelt ikke var Bonus Energy, der var shipper/afsender. Køber gjorde gældende, at det samme ikke var tilfældet i nærværende sag, hvor sælgers speditør som agent for sælger desuden havde godkendt, at sælger var indsat som "shipper" og derfor havde godkendt, at sælger kunne bindes af HBL'ens vilkår, herunder værnetingsaftalen.

Spørgsmålet om omkostningerne til flydekranen

Her gjorde købers kontraherende transportør gældende, at udgangspunktet om, at sælger bærer omkostninger, indtil sælger har placeret godset ombord på skibet, måtte opretholdes, og at sælger ikke havde ført bevis for lokal sædvane i Hamborg havn, der kunne medføre, at dette udgangspunkt skulle fraviges.

Sælger bestred synspunktet fra købers kontraherende transportør og gjorde gældende, at sædvanen i Hamborg var tilstrækkeligt dokumenteret, således at omkostningerne til flydekran skulle deles iht. sædvanen. Endelig bestred sælger, at det var dokumenteret, at købers kontraherende transportør havde afholdt omkostninger til flydekranen svarende til påstanden, da hverken rederiets opkrævning eller det beløb, man havde betalt til rederiet, var dokumenteret.

Sø- og Handelsrettens afgørelse

I modsætning til Bonus-dommen fandt Sø- og Handelsretten, at sælger var bundet af værnetingsbestemmelsen i HBL'en, da sælgers speditør som agent for sælger havde godkendt sælgers indsættelse som shipper og ikke havde taget forbehold for sælgers godkendelse.

Sælger blev frifundet for at skulle betale omkostninger til flydekran, da købers kontraherende transportør ikke havde dokumenteret størrelsen på opkrævningen fra rederiet, eller at man havde betalt rederiet det påståede beløb.

NJORD Law Firms bemærkninger

Dommen viser, at man som aflaster/sælger skal være opmærksom på, om man bliver indsat som afsender/shipper i et konnossement, da man ved sådan indsættelse risikerer at blive bundet af konnossementsvilkår.

Konnossementsvilkår kan ud over værnetingsaftaler også medføre forpligtelser for shipper til at betale andre omkostninger såsom dentention og demurrage regninger, som kan vise sig at være en uvedkommende, når man alene er aflaster/sælger. Det kan derfor være nødvendigt, at man gør indsigelse mod en indsættelse som shipper/afsender i tilfælde, hvor man reelt ikke er shipper/afsender og derfor ikke er forpligtet til at være indsat som shipper/afsender i et konnossement.

Er du interesseret i at vide mere, eller har du spørgsmål, der relaterer sig til Incoterms, så er du meget velkommen til at kontakte os. Advokat og partner Ulla Fabricius er leder af den danske ICC drafting gruppe og har stået for den danske bearbejdning og oversættelse af Incoterms 2020 sammen med advokat Christian Schaap.



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12
UF@NJORDLAW.COM