

# En transportørs ansvar i forbindelse med en multimodal transport må anses at kunne begrænses efter Haag-Visby reglerne

Den norske Høyesterett har fastslået, at den norske sølovs regler om ansvarsbegrænsning – der i høj grad er baseret på Haag-Visby reglernes bestemmelser – fandt anvendelse på en multimodal transport fra Norge til England, hvor et ROV-kabel blev totalskadet under søtransporten. Det betød at transportøren ikke skulle hæfte i henhold til den norske lov om godstransport (CMR), hvorefter vareinteressen havde ret til fuld erstatning.



I maj 2019 afsagde Norges Høyesterett en principiel afgørelse i relation til et erstatningsspørgsmål, der var opstået i forbindelse med en multimodal transport. Sagen endte hos den norske Høyesterett, da vareinteressen i 2018 havde fået medhold i en påstand om fuld erstatning i landsretten. Hovedspørgsmålet for Høyesterett var, om transportørens ansvar for skade forårsaget på gods i forbindelse med sødelen af en multimodal transport, skulle afgøres efter den norske lov om godstransport, der baserer sig på CMR-konventionen, eller den norske sølov (Haag-Visby reglerne).

## Sagens omstændigheder

Sagen angik en transport af et ROV-kabel fra Norge til England. Den kontraherende transportør havde i forbindelse med transporten udstedt et CMR-fragtbrev, der dækkede den samlede multimodale transport, altså både vejdelen såvel som sødelen. ROV-kablet blev indledningsvist transporteret ad vej til skibet i Stavanger, Norge, i en åben trailer, der efterfølgende blev overflyttet til skibet. I forbindelse med søtransporten blev skibet imidlertid mødt med uvejr, som resulterede i, at skibets last forrykkede sig, hvorefter kablet blev totalskadet.

## Sagen for den norske Høyesterett

Vareinteressen havde fået medhold i landsretten, men Norges Høyesterett fandt imidlertid, at undtagelsesbestemmelsen i den norske lov om godstransport § 4 fandt anvendelse.

Den kontraherende transportør gjorde overfor Høyesterett gældende, at skaden ikke var sket under vejtransporten, og at skaden på kablet måtte været sket på baggrund af en hændelse, der udelukkende kunne være sket i forbindelse med søtransporten. Høyesterett sagde, at det var ubestridt, at transportøren der forestod vejdelen ikke i fornødent omfang havde fastsikret kablet til den åbne trailer. Det blev imidlertid samtidig påpeget, at transportøren der forestod søtransporten måtte anses for ekspert i relation til de særlige omstændigheder/risiko, som gods udsættes for i forbindelse med transport ad sø. Det er derfor søtransportørens opgave at sikre, at gods – i de tilfælde, hvor dette ikke modtages fastspændt i nødvendigt omfang – er surret korrekt efter de rutiner og forskrifter, der finder anvendelse i den forbindelse.

## Reglerne i den norske sølov fandt anvendelse

Den norske Høyesterett fandt frem til, at den opståede skade kunne isoleres til at være sket i forbindelse med søtransporten. Spørgsmålet om erstatning skulle derfor også vurderes efter reglerne i den norske sølov, dvs. Haag-Visby reglerne. Til støtte for denne argumentation henviste den norske Høyesterett til en lignende dom foretaget af den tyske forbundsdomstol. Den norske Høyesterett kom derfor frem til, at resultatet i den tidligere instans var truffet på det juridisk forkerte grundlag.

## Dommen viser

Høyesterett tog således stilling til lovvalget, og hjemviste sagen til fornyet behandling i landsretten, der nu havde til opgave at vurdere, hvorvidt ansvarsbegrænsningen på 2 SDR pr. kg. skulle bortfalde som følge af grov uagtsomhed i henhold til den norske sølov. Høyesterett havde allerede i deres dom påpeget, at det var søtransportørens opgave at sikre sig den korrekte surring af godset. Landsretten antog i forbindelse med den fornyede behandling af sagen, at den mangelfulde surring af godset måtte være sket ved grov uagtsomhed hos de enkelte medarbejdere der forestod fastgørelsen af kabeltromlen til skibet. Skaden kunne desuden ikke sidestilles med systemfejl eller lignende fejl begået på ledelsesniveau. Betingelserne for tilsidesættelse af ansvarsbegrænsningen var derfor ikke opfyldt, og transportøren kunne derfor begrænse sit ansvar til 2 SDR pr. kg. i henhold til den norske sølovs § 283.

NJORD følger altid udviklingen i retstilstanden tæt. Hvis du er interesseret i at høre nærmere om rækkevidden af denne dom, er du meget velkommen til at kontakte os.



**ULLA FABRICIUS**  
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12

UF@NJORDLAW.COM