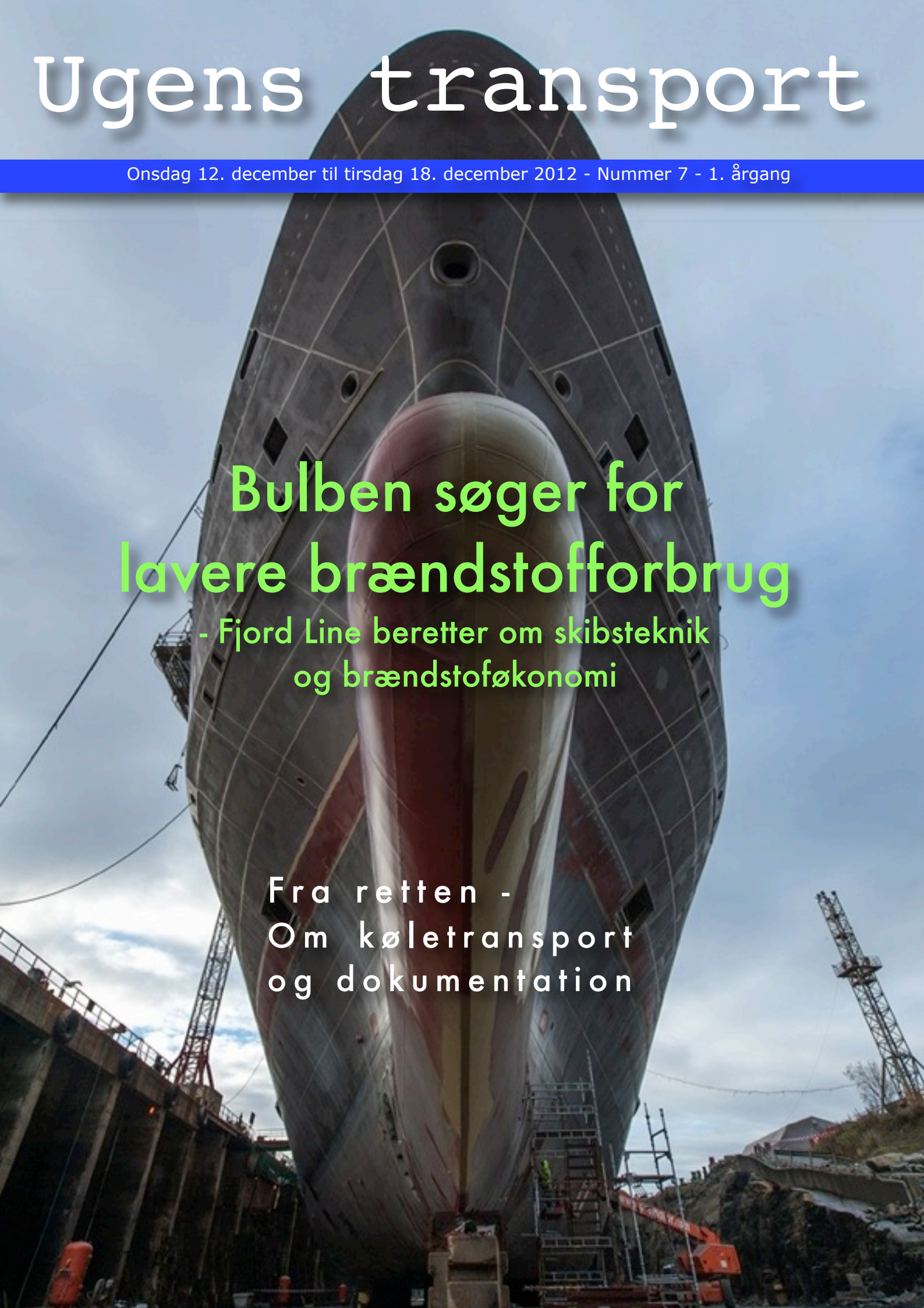


Ugens transport

A low-angle, upward-looking photograph of a massive ship hull under construction in a dry dock. The hull is dark grey with a prominent white and red bulbous bow. Scaffolding and construction equipment are visible around the base of the hull. The sky is overcast.

Onsdag 12. december til tirsdag 18. december 2012 - Nummer 7 - 1. årgang

Bulben søger for lavere brændstofforbrug

- Fjord Line beretter om skibsteknik
og brændstoføkonomi

Fra retten -
Om køletransport
og dokumentation

Ugens transport har rundet det magiske syv-tal

Med dette nummer af Ugens transport har vi sendt syv numre af vores nye elektroniske transportmagasin på gaden. Det bliver dermed også det sidste nummer i 2012.

De tilbagemeldinger, vi har fået, bekræfter, at det var en god idé at føre tankerne om et magasin ud på nettet.

Ved at udgive et magasin i pdf-format, åbner vi mulighed for at gå lidt mere i dybden, kræse mere for præsentationen og samle flere aktuelle artikler om et bestemt emne på samme sted.

Det kan være lidt af en udfordring på vore nyhedssider - transportnyhederne.dk og lastbilnyhederne.dk.

Som det ser ud nu, bliver der plads til 46 numre af Ugens transport i løbet af 2013.

Vi håber, at du som læser af Ugens transport vil få lyst til at vide meget mere om transport og derfor besøge vore nyhedssider, hvor vi i hverdagene - året rundt - bringer store og små transportnyheder.

Hermed vil jeg sige tak, fordi du læser Ugens transport - og opfordre dig til at sende Ugens transport videre i din omgangskreds.

Med ønsker om en glædelig jul og et godt nytår siger jeg på gensyn i den første uge i januar.

Jesper Christensen, chefredaktør

Se mere på:

transportnyhederne.dk

lastbilnyhederne.dk

Ugenstransport.dk



Designet er afgørende for brændstoføkonomien

Når det norske rederi Fjord Line sætter den første af sine to nye cruiseferger i drift mellem Hirtshals og Norge i slutningen af maj næste år, vil en kraftig bulb gøre sit til vandets modstand mod skibenes fart gennem vandet bliver formindsket og dermed begrænse energiforbruget på turen over Skagerak

- Vore nye cruiseferger har fået et design både over og under vandlinjen, som sikrer stabilitet og komfort for passagererne. Derudover bliver det en fornøjelse at se skibene sejle langs kysten, siger teknisk direktør i Fjord Line, Morten Larsen.

Ved Bergen Group Fosen i Rissa bliver den første af de to nye færger »Stavangerfjord« i øjeblikket udrustet med alt som skal til for at overfarten mellem Norge og Danmark bliver en behagelig oplevelse - også når havet viser tænder.

Den gennemsnitlige længde på tre bølger på Nordsøen er 165 meter. Med en længde på 170 meter vil cruisefergerne dermed kunne flyde på tre bølger i stedet for at stikke stævnen i søen

efter to. Det vil have stor betydning for bevægelse og komfort ombord, siger produktionschef Per Edvin Tande hos Bergen Group Fosen.

Bulb neutraliserer bølger fra skroget

Hvis man tager bygningen af »Stavangerfjord« nærmere i øjesyn på værftet i Rissa, stikker den potente bulb frem og er næsten ikke til at overse.

- En bulb kan effektivt reducere modstanden på et skib ved at den skaber et bølgesystem, som i stor grad neutraliserer bølgerne, som selve skroget skaber. Det fører til, at skibet totalt set genererer små bølger og dermed reduceres modstanden effektivt - i og med at bølgedannelse er en stor del af den totale modstanden på et skib, forklarer Per Edvin Tande.

Lavere brændstofforbrug

Udover den store og markante bulb er designet af de nye cruiseferger karakteriseret ved en ekstrem V-form i forskibet, vældige slanke og fine linjer både i forskibs og agterskibs, lang overhængende hæk og et specielt udformet agterskib foran propellen.



- Linierne på skibene er konstruerede med henblik på at skabe mindst mulig modstand, i første række ved at slanke forskibet og trække de fine linjer langt bagud, så de ikke når deres fulde bredde før et godt stykke nedad i skibet. Det skaber vældig gode strømlinje forhold for vandet. Form og fylde på et skib har stor indflydelse på brændstofforbruget, og de fine og slanke linjer i forskibet reducerer forbruget betragteligt i forhold til mere konventionelle forskibe.

- Helt forrest i skroget er bugen syleskarp og vandets overgang i det, det møder skroget, bliver meget roligere og finere end dersom bugen var mere buttet. Skibet får lov til at skære gennem vandet. Man undgår dermed at vandet bremses op i samme grad som på et mere fyldigt forskib, forklarer Per Edvin Tande.

Testet med CFD-program

I og med at bulben skal være så tilpas effektiv i forhold til at reducere vandmodstanden er der gennemført et omfattende designstudie for at finde frem til den bedste form, størrelse og den særligt designede dybgang på bulben - og skibets hastighed.

Det er gjort ved at benytte et CFD-program, som kan simulere, hvordan skibet vil opføre sig i vandet ved forskellige former af bulben.

Simuleringen er blandt andet foretaget hos MARINTEK og viser, hvordan modstanden udvikler sig ved forskellige hastigheder og former af bulben. Når man bruger et CFD-program bliver det muligt at teste en lang række af forskellige varianter af skrogets former for at finde frem til den bedste løsning på en omkostnings- og tidseffektiv måde.

Simulationerne har betydet, at bulben på de to nye cruiseferger er udformet på en sådan måde, at de skaber et maksimalt sug i bugområdet, så bølgerne, som skroget skaber, bliver neutraliseret.

Når skibene ligger stille, vil bulben stikke op af bandet - når skibene sejler, vil et dynamisk trim betyde, at bulben er under vandoverfladen, så vandet strømmer fint og uafbrudt henover bulben.



Lastbiler er kørt en smule frem i de seneste 12 måneder

Danmarks Statistik har sendt en opgørelse over nyregistreringen af blandt andet lastbiler på gaden - og på nettet. Den viser en lille fremgang for nyregistreringerne af lastbiler i de seneste 12 måneder

Set isoleret på november i år sammenlignet med november sidste år er der tale om en tilbagegang på 20,3 procent. Den største tilbagegang tager sættevognstrækkerne sig af.

Set over de seneste 12 måneder fra december sidste år til og med november i år, er nyregistreringerne af lastbiler eksklusiv sættevognstrækkere kørt frem med 18,1 procent, mens antallet af nyregistrerede sættevognstrækkere er kørt tilbage med 5,6 procent. Da sættevognstrækkerne tegner sig for hovedparten af det samlede antal nyregistrerede tunge køretøjer, er fremgangen samlet på 3,9 procent.

	Nov 2012	Nov 2011	Ændring i %	Dec 2011-nov 2012	Dec 2010-nov 2011	Ændring i %
Lastbiler i alt	113	127	-11,0	1700	1439	18,1
3.501 – 6.000 kg	12	6	100,0	90	82	9,8
Over 6.000 kg	101	121	-16,5	1609	1357	18,6
Sættevognstrækkere	142	193	-26,4	2035	2156	-5,6
Lastbiler og trækkere	255	320	-20,3	3735	3595	3,9

Godstransporten til og fra Wilhelmshafen kører nu på to spor

Den tyske transportminister, Peter Ramsauer, kunne mandag i denne uge indvi den udbyggede jernbane mellem Oldenburg og Wilhelmshafen. Med udbygningen er der dobbeltspor mellem de to destinationer

Dobbeltsporet vil i sær komme godstransporten til gode.

- Udbygningen af strækninger har afgørende betydning for godstransporten, siger den tyske transportminister.
- Strækningen forbinder den nyligt åbnede JadeWeserPort, der er Tysklands eneste tidevandsuafhængige dybtvandshavn, men baglandet. Dermed er der sikret en effektiv og hurtig transport af varer og gods. Det er et vigtigt signal for jernbanetransporten og den kombinerede transport, siger Peter Ramsauer.

Han fremhæver at den internationale handel vil blive styrket med det dobbelte spor.

- Det er godt for erhvervslivet og for eksportnationen Tyskland, siger han.

Det har kostet omkring 210 millioner euro at udbygge jernbanestrækningen mellem Oldenburg og Wilhelmshafen. Den tyske forbundsstat har ydet 190 millioner euro til udvidelsen.

Anlægsarbejdet begyndte i august sidste år. På hele strækningen er hastigheden hævet fra 100 km/t til 120 km/t. Den tilladte belastning er øget, overhalingsspor er blevet forlænget og nye signaler installeret. Banestrækningen er blevet forberedt til en senere elektrificering.

Fjernbetjening gør læsning mere sikker og effektiv for chauffører

For chauffører er læsning og losning tidskrævende aktiviteter. Volvo Trucks har udviklet Work Remote - en trådløs fjernbetjening, som effektiviserer lasthåndteringsprocessen. Gevinsten er ifølge Volvo trucks lavere omkostninger for vognmanden og bedre arbejdsmiljø for chaufførerne

- For et transportfirma er det vigtigt, at produktiviteten er høj, og det handler om at kunne transportere gods fra punkt A til punkt B på en så sikker og effektiv måde som muligt, siger Christer Pehrson, Business Manager for Fjerntransport hos Volvo Trucks.

Læsning er eksempelvis et område, som kan effektiviseres. For at kontrollere, at vægtfordelingen, skal chaufføren i dag klatre ind og ud af førerhuset flere gange for at checke lastindikatoren. Andre læsningsfunktioner, som at hæve og sænke lastvognen, foretages fra førerhuset. Det er tidskrævende, det er trættende, og det skaber en risiko for skader for chaufføren, hvis han eller hun snubler eller falder.

For at opnå en tidsbesparelse og mindske risikofaktoren har Volvo Trucks udviklet Work Remote. Det er en trådløs fjernbetjening, hvor man har samlet alle funktioner, som chaufføren har brug for under læsning og losning.



Med Work Remote kan man styre alt lige fra at hæve og sænke luftaffjedringen, aktivere kraftudtaget, styre motorens omdrejningstal, slukke motoren og låse bilen. Ekstrafunktioner, som er installeret på instrumentbordet via Volvo Trucks' tilbehørsmodul, kan ligeledes kobles til fjernbetjeningen, såsom styring af kran eller pumper.

- På fjernbetjeningen kan chaufføren også se den øjeblikkelige vægt på lasten og dens fordeling over akslerne på både forvogn og trailer. Man har med andre ord al information i lommen i stedet for at skulle løbe frem og tilbage. Læsningen bliver mere effektiv, siger Christer Pehrson.

Ud over at spare tid, sparer Work Remote også på chaufførens kræfter. Det kan medføre større sikkerhed i trafikken som helhed.

- Hvis læsningen bliver lettere, er det en mere udhvilet chauffør, der sætter sig bag rattet. Det resulterer indirekte i en mere opmærksom chauffør og øger sikkerheden i trafikken, siger Christer Pehrson.

Work Remote lanceres sammen med den nye Volvo FH-serie og vil være tilgængelig på markedet i løbet af 2013.





Scania leverer fire gange 500 heste til Carlsbergs modulvogn tog

Modulvogn tog på op til 60 ton vogntogsvægt giver markante fordele for driftsøkonomi og transporteffektivitet. Hvor store fordelene er, afhænger af, at trækraften er tilpasset kørselsopgaven. Det tager Carlsberg nu konsekvensen af og opgraderer med fire nye tre-akslede Scania-trækkere med motorer på 500 hk

- Vores første erfaringer med modulvogn tog på op til 60 ton til tung distributionskørsel er positive, men vi har konstateret, at vores hidtidige sættevognstrækkere med 440 hk har været lidt overmatchet til opgaven, siger distributionschef Kaj Nielsen fra Carlsberg Danmark.

- Vi opgraderer nu til Scania R 500 med V8-motor på 500 hk, fordi vi tror, at de får et lavere brændstofforbrug og dermed bedre totaløkonomi med tunge læs over lange stræk, siger han.

De fire Scania R 500 får hjemme i henholdsvis Aalborg og Fredericia. De skal både køre dag- og natskift med såkaldte 'full loads' - et komplet læs ad gangen, samt mere lokal distributionskørsel, hvor de to sættevogne i modulvogn toget deles og kører videre bag hver sin trækker uden for motorvejsnettet. Sammenlagt forventes modulvogn togene hver at få en årlig kørestrækning på ca. 200.000 km.

- Vores modulvogn tog har nok at bestille. Når de kører fra bryggeriet, er de fuldt læsset med diverse øl- og sodavandsprodukter i alle typer emballage, og når de returnerer, er de

fuldt læsset med tom emballage. Dermed kører de stort set altid med maksimal vogntogsvægt, så det skal trækkerne være dimensioneret efter, siger Kaj Nielsen.

Af hensyn til driftsøkonomien og driftssikkerheden har Carlsberg tegnet fuld reparationsaftale på de fire Scania R 500 samt finansieret investeringen gennem Scania Finans. De to Aalborg-trækkere skal serviceres af Scania-forhandler Im. Stiholt A/S i Aalborg, mens Scania i Erritsø tager sig af de to Fredericia-trækkere.

Med investeringen i de fire nye Scania R 500 råder Carlsberg over en egen flåde på ca. 175 trækkende enheder i Danmark. Det er salgsschef Peter Glimsager fra Scania i Ishøj, der har stået for leveringen.

Carlsberg har investeret i fire Scania R 500 LA 6x2/4 som trækraft til bryggeriets modulvogn tog. Ved at opgradere til Scania's V8'ere forventer Carlsberg at opnå lavere brændstofforbrug og dermed bedre totaløkonomi.





Continental har en sikker profil om vinteren - og til sommeren

Mange transportvirksomheder vælger vinterdæk fra Continental. Med sit produktsortiment til alle lastvognsaksler og busser tilbyder Continental et bredt dæksortiment til den kolde årstid. Et af dækkene går under navnet Scandinavia, der passer til området med det kolde vejr

Dækkonstruktionen og profildesignet i Scandinavia-vinterdæk er tilpasset de forskellige aksler. Continental lever med produktserien mere end op til de lovmæssige krav om M+S-dæk på drivakslerne.

Scandinavia-serien opfylder de akselspecifikke krav med dæk, der er tilpasset anvendelsen.

Det gælder både optimal manøvredegytighed og sidestyring af forakslen, maksimal trækraft og overførsel af bremsekraften på drivakslen samt overførsel af bremsekraften og sidestyring på trailerdækkene.

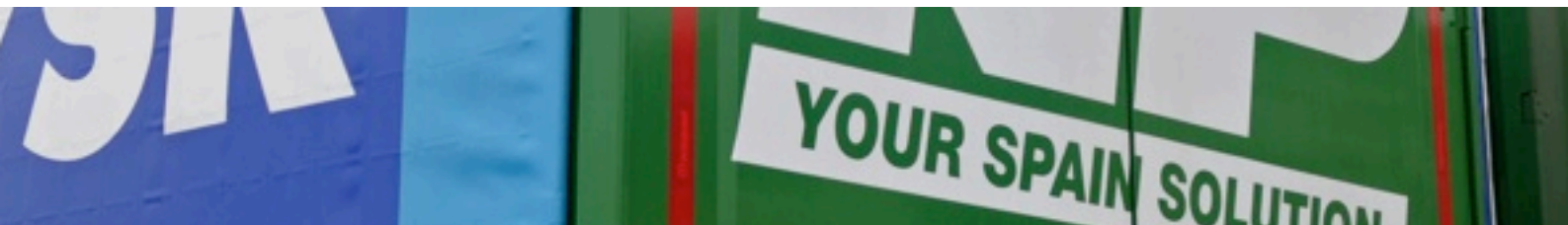
Scandinavia vinterdæk til for- og bagakslen på erhvervskøretøjer ændrer i løbet af driftslevetiden deres produktkarakter på grund af det tofasede profildesign. Under vinterbrug giver Scandinavia-dækkene det bedste mulige vejgreb på grund af de største mulige berøringsflader. I takt med at de

slides ned, ændres profilen til sommerdæk takket være en betydeligt højere andel af gummi, hvilket har en positiv effekt på stabilitet og forbrug.

Med HSW 2 Coach tilbyder Continental også en god løsning til persontransport i moderne rejsebusser, tilpasset de forskellige behov ved vinterkørsel. Med den lukkede båndprofil med tredimensionelt designede mikrolameller, der er specialdesignet til busser, overfører dækket på traktionssikker vis driv- og sporføringskraften til vejbanen uden at gå på kompromis med passagerernes komfort.



Rigtige vinterdæk til rejsebusser og alle lastvognsaksler til sikker person- og godstransport. HSW 2 Scandinavia til anhängere, HSW 2 Coach til rejsebusser.



Jysk vælger dansk transportvirksomhed

Sengetøjsgiganten Jysk og transportfirmaet Niels Pagh Logistics ApS har indgået to nye transportaftaler. I forvejen havde de en aftale, som inkluderede alt transport af Jysk's produkter til Spanien fra centrallageret i Homberg ved Kassel i Tyskland. Fra 1. januar er der sideløbende indgået en aftale om indenrigs distribution i Spanien. Udover denne opgave skal expeditionsfirmaet fra Vejen nu også køre Jysk varer til et andet attraktivt Sydeuropæisk land

I 2001 stiftede Michael Pagh og Flemming Jørgensen firmaet Niels Pagh Logistics ApS. I de første tolv år af firmaets levetid har de specialiseret sig i transport mellem Skandinavien, Nordtyskland og Spanien. Hver uge sendes op mod 45 lastvogne til og fra den Iberiske halvø, Spanien.

Torsdag 1. november blev der ny tilføjet et nyt kapitel i virksomhedens historie - transport til og fra Italien.

Jysk har netop rundet filial nummer 2000, hvoraf de ca. 70 butikker er at finde i de to lande, hvor nu Niels Pagh Logistics ApS er valgt som transportpartner.

- De to lande er et perfekt match for os. Samarbejdet med Jysk på transportområdet, nu også på det Italienske marked, er en kæmpe force for os, og en opgave vi glæder os meget til at løfte, siger Michael Pagh og tilføjer:

- Det, der gør projektet ekstra spændende for os, er, at vi som forholdsvis lille transportvirksomhed, får lov til at være transportør for en af Europas største giganter inden for detailområdet. Med transport til og fra Italien som er et nyt transportmarked for os, åbner vi for nye og spændende muligheder, der kan kombineres med det i forvejen for os store marked, Spanien.



For Niels Pagh Logistics' vedkommende vil aftalen ugentligt betyde ca. 20 transporter til og fra Homberg, videre til Spanien og Italien med Jysk-varer. Dertil har transportfirmaet fra Vejen investeret i ca. 40 nye trailere med lift, som en del af processen, for at klare den store aftale, der nu er indgået.

Udover at køre varerne direkte ud til butikkerne i Italien og Spanien, fra Homberg, skal Niels Pagh Logistics også transportere varer fra et nyåbnet Jysk-centrallager i Valencia, direkte ud til de Spanske filialer.

- Med Jysk-aftalen føler vi os godt rustet i den krævende og til tider ellers så svære situation på det sydeuropæiske marked, siger Michael Pagh.

Fra domstolene: Transportøren blev frikendt for erstatningsansvar

Som opfølgning på vores fokus på køletransporter og erstatningsansvar bringer vi i dette nummer af Ugens transport to domme fra Sø- og Handelsretten afsagt i spørgsmål om erstatning i forbindelse med transportskader. Begge domme er kommenteret og tilsendt Ugens transport af advokat Ulla Fabrisius fra advokatfirmaet Bang og Regnarsen i København

Kommentar til dom afsagt af Sø- og Handelsretten 24. april 2012 i sag H-52-10

Fragnet fører ej ansvarlig for temperaturskade på brieoste under CMR-transport, da skaden skyldtes brieostenes for høje temperatur ved indlæsningen.

Faktum

En dansk transportvirksomheden påtog sig over for en dansk importør af oste transport af et parti brieoste fra Frankrig til Skævinge.

Transportvirksomheden hentede brieostene i Thiais, Frankrig, og det fremgik af CMR-fragtbrevet, at temperaturen skulle være 2-4° C, og at temperaturen var blevet kontrolleret og målt til 2-4° C.

Kølevognen var ikke forkølet, da lastningen blev påbegyndt, men blev med det samme indstillet til start/stop funktion, således at køleren startede ved 4-5° C og stoppede ved 2° C, hvorefter den startede, når temperaturen steg igen. Under hele transporten kunne det konstateres, at returluften var betydeligt over det foreskrevne temperaturinterval, og noget højere bag i kassen end foran i kassen.

Chaufføren forsøgte undervejs at nedkøle godset ved at ændre indstillingen til "continuous run" med en temperatur på 1° C, således at køleren kørte uafbrudt.

Ved ankomsten i Skævinge 27. juli 2008 blev temperaturen mellem pallerne målt til 14,6-18,8° C, og centertemperaturen for brieostene til 16,2° C.

importøren reklamerede over for transportvirksomheden, der afviste at være ansvarlig.

I forbindelse med skaden blev der udarbejdet to skadesrapporter for transportvirksomheden af EuroBaltic ApS og Lars P.L. Jensen samt en skadesrapport for importøren af Cermafroid.

Ifølge EuroBaltic ApS og Lars P.L. Jensen var årsagen til skaden, at ostene sandsynligvis havde haft en for høj temperatur ved lastningen.

Cermafroid vurderede, at årsagen til skaden var, at temperaturen under transporten ikke havde været i overensstemmelse med temperaturangivelsen på 2-4° C i CMR-fragtbrevet, samt at traileren ikke havde været tilstrækkeligt afkølet før lastningen.

Under sagen blev der afholdt syn og skøn, og ifølge skønsmændene var det sædvanligt at bruge start/stop funktionen ved transport af brieoste. Kølefunktionen i traileren fungerede korrekt under transporten, og det forhold at køleren undervejs havde været slukket i 40 minutter, kunne ikke alene forårsage en temperaturstigning som den i sagen omhandlede.

Temperaturbetingelserne i CMR-fragtbrevet var opfyldt, da chaufføren havde indstillet kølemaskinens temperatur til den foreskrevne; men for at opnå den foreskrevne transporttemperatur var det ifølge skønsmændene en betingelse, at det indlastede gods havde samme temperatur som den foreskrevne transporttemperatur.

Ifølge skønsmændene var årsagen til skaden således, at ostene ved indlastningen havde haft en højere temperatur end den i fragtbrevet foreskrevne transporttemperatur.

Foruden spørgsmålet om ansvaret for skaden var der tillige et spørgsmål om forældelse, idet importørens krav ville være forældet efter CMR-loven, medmindre retten gav importøren medhold i, at chaufføren havde handlet groft uagtsomt ved at kvittere for, at han havde modtaget varerne, og at disse havde en temperatur på 2-4° C, jf. afgørelsen FED 1994.1523 V. Subsidiært havde importøren gjort gældende, at det forhold, at transportvirksomheden havde korresponderet med dem om sagen og tilvejebragt oplysninger kunne anses for at være en stiltiende aftale om suspension af forældelsesfristen.

Dommens resultat

Sø- og Handelsretten fandt det ubestridt, at traileren ikke havde været tilstrækkeligt kølet ved læsningen af brieostene samt at afsenderen havde instrueret om, at temperaturen skulle være 2-4° C.

På baggrund af skønsmændenes erklæring lagde retten til grund, at trailerens kølemaskine fungerede korrekt, og at den var indstillet til den rette temperatur, samt at det var uden betydning, at temperaturen i traileren var for høj, ligesom det var uden betydning, at kølemaskinen havde været slukket i 40 minutter under transporten.

Retten fandt det herefter ubetænkeligt at lægge til grund, at årsagen til skaden skyldtes, at brieostene havde haft en for høj temperatur allerede ved læsningen. transportvirksomheden var dermed ansvarsfri efter CMR-lovens § 24, stk. 2.

I relation til chaufførens undersøgelsespligt bemærkede retten, at bestemmelserne i CMR-lovens § 10 og § 11 alene er bevisregler. Den omstændighed, at chaufføren påtegnede fragtbrevet uden at tage forbehold for temperaturen, kunne derfor ikke i sig selv føre til ansvar for transportvirksomheden.

Retten fandt, at det måtte anses for uagtsomt, at chaufføren ikke havde nedkølet traileren tilstrækkeligt forud for læsningen, men chaufførens adfærd kunne, ud fra en samlet bedømmelse, ikke karakteriseres som grov uagtsom.

I relation til spørgsmålet om forældelse, fandt retten, at det forhold, at transportvirksomheden var behjælpelig

med at indhente oplysninger til importøren, ikke medførte, at der forelå suspension af forældelsesfristen.

Sø- og Handelsretten fandt således, at importørens krav var undergivet en 1-årig forældelse, jf. CMR-lovens § 41, og da der ikke var udvist grov uagtsomhed fra chaufførens side eller forelå suspension af forældelsen, var kravet forældet.

Kommentar til dommen:

Det interessante i denne sag er, at Sø- og Handelsrettens premisser må forstås således, at transportøren ikke har nogen pligt til at kontrollere godsets temperatur ved indlastningen, uagtet at det i fragtbrevet er angivet, hvilken temperatur godset havde ved indlastningen.

Resultatet er dog i og for sig ikke så overraskende, eftersom det også forud for dommen var den almindelige opfattelse, at chaufførens kontrolforpligtelse alene retter sig mod trafiksikkerheden (og åbenbare mangler ved lastning, stuvning, emballage mv.), og at chaufføren således ikke har nogen pligt til aktivt at kontrollere godsets stand som sådan.

Dommen er således et eksempel på, at transportøren kan slippe for ansvar, hvis blot han kan bevise, at godset ved indlastningen ikke var som angivet i fragtbrevet.

Sagen refereret i FED 1994.1523 V adskilte sig fra nærværende sag ved, at chaufføren specifikt var blevet instrueret i at foretage kontrol af indlæsningstemperaturen, og da det ikke kunne godtgøres, at chaufføren havde foretaget en sådan kontrol, fandt Vestre Landsret, at der - i den pågældende særlige situation - fra chaufførens side var udvist grov uagtsomhed idet han desuagtet kvitterede for modtagelse og temperatur uden forbehold.

Afslutningsvis kan man undres over Sø- og Handelsretten præmisser i relation til spørgsmålet om den manglende forkøling af traileren. Præmisserne må forstås således, at retten fandt at chaufføren havde handlet uagtsomt ved ikke at have nedkølet traileren tilstrækkeligt forud for læsningen, og at importøren dermed kunne gøre et erstatningsansvar gældende.

Dette forekommer mærkværdigt idet retten jo lagde til grund, at skaden på ostene skyldtes ostenes for høje temperatur ved indlastningen, og skønsmændene havde erklæret, at den manglende forkøling af traileren ikke havde indflydelse på skaden. Retten synes derfor at overse, at der ikke var den fornødne sammenhæng

mellem chaufførens uagtsomme handling og den indtrådte skade.

Kommentaren er tidligere offentliggjort på FEF-portalens.

Fragtfører ansvarsfri, da det ikke var bevist, at et parti brieoste var beskadiget ved ankomsten til modtageren

Kommentar til dom afsagt af Sø- og Handelsretten den 2. juli 2012 i sag H-7-11

Faktum

En dansk transportvirksomhed påtog sig over for afsenderen Bornholms Andelsmejeri transport af brieoste fra Klemensker, Bornholm, til Campina Hellas S.A. i Grækenland.

Transportvirksomheden antog en anden transportvirksomhed til at udføre transporten fra dennes lager i Hvidovre til Grækenland. Transportør nummer to videregav transporten til en tredje transportør.

Transportvirksomheden udfærdigede i forbindelse med afhentning af godset et CMR-fragtbrev, hvoraf det fremgik at temperaturen skulle være 3-6° C.

Transportvirksomheden kørte godset til Hvidovre, hvorfra transportør nummer tre overtog det. Ved ankomsten til modtageren i Grækenland, nægtede denne at modtage godset under henvisning til, at temperaturen i ostene var 12-17° C. Der blev ikke foretaget nogen uvildig besigtigelse af godset ved ankomsten.

Ved mail af 17. juni 2012 reklamerede transportør nummer to over for transportør nummer tre, og oplyste samtidig om modtagers beskrivelse af hændelsesforløbet samt dennes temperaturmålinger.

Chaufføren kørte godset tilbage til Hvidovre, hvor virksomheden W. Haustein ApS ved tilbagekomsten udførte en undersøgelse af skadesforløbet. Vedrørende skadesårsagen anførte W. Haustein ApS, at denne skyldtes en uhensigtsmæssig stuvning samt anvendelse af start/stop funktionen i kølevognen.

Bornholms Andelsmejeri sendte en faktura på 290.492,55 kroner til den første transportvirksomhed til dækning af omkostninger til ompakning, returtransport, salg med kortere holdbarhed mv. Transportvirksomheden viderefakturerede beløbet til transportør nummer to.

Dommens resultat

Sø- og Handelsretten gav transportør nummer to medhold i, at det ikke var dokumenteret, at ostene var beskadiget ved ankomsten til Grækenland, idet der hverken forelå skriftlige erklæringer eller et uvildigt bevis i form af en uvildig besigtelsesrapport vedrørende ostenes tilstand ved ankomsten, ligesom der ikke var foretaget undersøgelser af mulighederne for dækningssalg.

Oplysningerne om den græske modtagers beskrivelse af hændelsesforløbet ved modtagelsen af ostene, herunder de påståede resultater af målinger af temperaturen i ostene, udgjorde således ikke bevis for, at godset var beskadiget ved ankomsten.

Hverken transportør nummer to eller transportør nummer tre var således ansvarlig for den påståede skade.

Kommentar til dommen

Sø- og Handelsrettens dom i denne sag er ikke særlig overraskende, idet den blot fastslår det helt grundlæggende princip, at det er den skadelidte, der bærer bevisbyrden for, at der er opstået en skade og for skadens omfang.

Dommen er dog en god reminder til varesiden om at sørge for, at der i forbindelse med temperaturskader bliver foretaget en uvildig besigtigelse af godset allerede ved

modtagelsen af godset - medmindre man på anden måde, eksempelvis ved temperaturloggere på og i godset, har sikret sig dokumentation for temperaturforholdene, eller man får transportørens bekræftelse på, at modtagerens informationer kan lægges til grund for et senere erstatningskrav. Modtagerens oplysninger om

hændelsesforløbet, herunder modtagerens egne målinger af temperaturen, udgør uden anden dokumentation ikke tilstrækkeligt bevis.

Kommentaren er tidligere offentliggjort på FEF-portal

Trafikken på jernbanen kører tilbage

Godstransport på danske skinner falder. Dermed er en væsentlig del af den erhvervsmæssige mobilitet i problemer, påpeger interesseorganisationen Dansk Erhverv

- Det er desværre ikke blevet nemmere at fragte gods på tog i Danmark. Virksomhedernes omkostninger er stigende og rammevilkårene er ikke i bedring, siger chefkonsulent Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv, i forbindelse med en ny opgørelse fra Danmarks Statistik om godstransporten på de danske skinner.

Opgørelsen viser, at godstransporten på skinnerne i Danmark er faldet tilbage på niveau med sommeren 2008 efter at have oplevet en stigende tendens siden lavpunktet i 2009.

Dansk Erhverv peger på, at godstransport på bane kan give en aflastning af vejene ved at fragte store mængder på mellemlange og lange distancer.



-Jernbanens force er netop international transport, men vi mangler både tilgængelighed, fremkommelighed og ikke mindst juridiske rammer for området. En række velmenende tiltag fra myndighederne har medført stigende omkostninger, siger Jesper Højte Stenbæk.

Han efterlyser en samlet analyse af erhvervets konkurrencebetingelser både på dansk og europæisk plan.

Volvo styrkede sin position i november

Med 66 nyregistrerede lastbiler i november kom Volvo ind som nummer et foran Scania med 54 og MAN med 43

Mercedes-Benz kørte ind som nummer fire med 40 nyregistrerede lastbiler over 16 ton, mens DAF tog femtepladsen med 16. Iveco og Renault delte den efterfølgende plads med hver fire nyregistreringer.

I november blev der i alt nyregistreret 227 lastbiler over 16 ton. I forhold til samme måned sidste år, hvor der blev nyregistreret 289, er det en tilbagegang på 21,5 procent.

Dansk Erhverv konstaterer:

Lastbilsalget kører langsomt

Tal fra Danmarks Statistik viser et lastbilsalg på et fortsat lavt niveau. I perioden fra december 2011 til nu er der solgt 3.453 lastbiler. Det er en svag fremgang fra den forudgående periode, hvor der blev solgt 3.408 lastbiler. I forhold til 2006, hvor der blev solgt 5.624 lastbiler, er der tale om en markant tilbagegang

- Lastbilsalget er fortsat under niveau for gennemsnittet i de seneste 20 år. Det skyldes et erhverv i krise og under hård konkurrence udefra. Vi har i hele perioden tabt markedsandele på international transport, og når det nationale marked også svigter, gør det ondt på transportvirksomhederne, siger chefkonsulent Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv.

Dansk Erhverv peger på mobilitet, tilgængelighed og bedre rammebetingelser som vejen ud af krisen.

- Vi skal investere i den fremtidige vækst. Intelligent og fremsynede virksomheder investerer gerne på tidspunkter, hvor markedet er i bund, fordi det er billigere. Det kan Danmark også gøre, men under respekt for at balancen i de offentlige finanser skal holdes. Her er rammebetingelserne en forholdsvis billig måde for politikerne til at række en hjælpende hånd til erhvervslivet. På transportområdet handler det blandt andet om hastigheder, totalvægte og forskning i ny logistik,, fremfører Jesper Højte Stenbæk.



Transportministeren skal svare på enkeltsporede spørgsmål

Det godstog, som sent på eftermiddagen 29. november, kørte af sporet på den enkeltsporede banestrækning mellem Vamdrup og Vojens og dermed satte en stopper for togtrafikken på strækningen, har udløst en række spørgsmål om de danske banestrækninger

Folketingets Transportudvalg har stillet transportminister Henrik Dam Kristensen (S) en række spørgsmål med relation til jernbanestrækningen, kapacitet og sårbarhed.

Spørgsmål 180

Ministeren bedes gøre rede for, hvilke andre enkeltsporede banestrækninger end Tinglev-Padborg, der findes på Godskorridor 3 (Stockholm-Palermo).

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål 181

Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt der findes firsporede banestrækninger på Godskorridor 3 (Stockholm-Palermo) og i givet fald hvilke.

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål 182

Ministeren bedes gøre rede for, om de øvrige partnere i jernbanesamarbejdet om Godskorridor 3 (Stockholm-Palermo) på noget tidspunkt har givet udtryk for, hvordan de forholder sig til den enkeltsporede banestrækning Tinglev-Padborg.

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål 183

Ministeren bedes gøre rede for, hvorfor Banedanmark først kan afslutte reparationen af det ødelagte spor mellem Vamdrup og Vojens d. 19. december 2012, når et lignende arbejde (som det eksempelvis fremgår af http://www.youtube.com/watch?v=ZpEa_LyHYtA tilsyneladende kan gennemføres på to til fire dage.

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Transportområdet viste færre konkurser i november

Efter november 2011 kunne data- og analysevirksomheden Experian opgøre antallet af konkurser inden for transportområdet til 34. I år viste en tilsvarende opgørelse et fald på 35,3 procent til 22 konkurser

Dermed er transportområdet med til at trække konkursstatistikken nedad.

Set over de seneste 12 måneder regnet fra 1. december sidste år til 30. november i år er der registreret 253 konkurser på transportområdet. det er et fald på 13,7 procent i forhold til den foregående 12 måneders periode, hvor antallet var på 293 konkurser.

Trafikordførere opfordrer til at droppe den trafikale skyttegravskrig

- Der hersker overhovedet ingen tvivl om behovet for at bygge en ny Storstrømsbro, der skal stå klar til åbning i 2021. Det siger Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen. Han foreslår sammen med partierne til højre for regeringen, at hente den ene halvdel af penge til en ny bro i Infrastrukturfonden og den anden hos Sund & Bælt

- Der er behov for, at vi finder penge i infrastrukturfonden til at få sat handling bag flest mulige af de mange påtrængende vejprojekter landet over, som også regeringspartierne har været med til at love i kraft af tidligere trafikaftaler, siger Kristian Pihl Lorentzen, som fremfører, at det er på den baggrund, at Venstre sammen med de andre blå partier er kommet med en række forslag til finansiering af en ny Storstrømsbro, der forventes at koste 4 milliarder kroner inklusiv 30 procent i reserve.

- Vi er uenige i regeringens udspil til finanslov 2013, hvor man vil finansiere Storstrømsbroen via infrastrukturfonden med tilbageløbsmidler fra det store jernbanesignalprojekt. Det betyder nemlig, at vigtige vejprojekter udskydes i flere år til skade for beskæftigelsen og væksten i de pågældende områder, siger Kristian Pihl Lorentzen.

Han har sammen med de andre partier til højre for regeringen en klar forventning om, at regeringen nu viser imødekommenhed over for det seneste kompromisforslag, der går på at halvdel af anlægsprisen for Storstrømsbroen finansieres via Sund & Bælt (Storebæltsbroen), mens den anden halvdel finansieres ved at reservere midler fra infrastrukturfonden.

- Derved får vi på samme tid en ny Storstrømsbro og et pænt stort beløb til igangsætning af de vigtigste grydeklare vejprojekter. Tiden er inde til at den trafikale skyttegravskrig afløses af forhandlinger. Hvor der er vilje, er der vej - og bro, siger Kristian Pihl Lorentzen.

Volvo lastbiler i Bulgarien indgår en aftale på 26,3 millioner kroner

For første gang anvender et bulgarsk transport firma en leasingkontrakt, der er specielt designet til virksomhedens behov for lastbiler. Det drejer sig om en af de største bulgarske transport-og logistikvirksomhed - Discordia - som med aftalen har fornyet sin vognflåde med 40 nye Volvo FH lastbiler og Schmitz sættevogne

Lastbilerne er købt på leasingvilkår, der er velkendte i Vesteuropa, men det er første gang denne finansieringsmetode er anvendt i Bulgarien.



Bluetooth skaber hurtigere trafik

Randers Kommune skifter nu signaludstyr i et af Danmarks mest trafikerede lyskryds. Forud for arbejdet er trafikken blevet målt ved hjælp af bluetooth-teknologi. Målingerne skal være med til at sikre, at det nye lyssignal får trafikken til at glide nemmere og hurtigere. Projektet er blandt de første af sin art i Danmark

Siden april har nogle små bokse med indbyggede sensorer overvåget trafikken på en godt 2,5 kilometer lang vejstrækning i Randers omkring Randers Bro ved Tørvebryggen og Havnegade.

Hver gang en bilist med en bluetooth-enhed i bilen har kørt på strækningen, er det anonyme bluetooth-signal blevet registreret af sensorerne. På den måde har Randers Kommune fået en måling af, hvor lang tid den pågældende bilist har været om at køre strækningen. Og når der dagligt samles information om 3-4.000 bilisters køretid, dannes et tydeligt billede af trafikens afvikling.

- Oplysningerne bruger vi nu til at tilpasse de nye lyssignaler, så trafikken kommer hurtigere frem i

myldretiden. Når de nye signaler er sat op, vil vi igen foretage målinger på strækningen for at se, hvordan det har virket - og for eventuelt at lave tilpasninger på de nye lyssignaler, siger projektleder ved Randers Kommune, Henrik Kaldahl.

Når bluetooth-teknologien kan bruges til disse målinger, skyldes det, at teknologien vinder mere og mere indpas. Flere og flere benytter sig af de små mobile øresæt i forbindelse med deres mobiltelefon. Samtidig har flere og flere biler fået fastmonteret håndfri-systemer, der styres ved hjælp af bluetooth.

Cyklister og gående er blevet sorteret fra

- Vi kan derfor i dag bruge disse målinger med stor sikkerhed. Udfordringen ved pilotprojektet i Randers har været, hvordan vi undgår, at cyklister og gående med en bluetooth-enhed bliver talt med i statistikken. Men der er det lykkedes os af få foretaget nogle beregninger og indlagt dem i systemet. På den måde kan vi adskille cyklisterne og de gående fra bilerne, siger seniorspecialist Jonas Olesen fra rådgivningsvirksomheden Cowi.

Virksomheden har udviklet systemet Cowi City Sense, der gør det muligt at anvende sensorernes registreringer af bluetooth-signalerne. Selve teknologien leveres af den nordjyske virksomhed Blip Systems A/S. COWI City Sense er allerede blevet anvendt til forskellige trafikanalyser i flere kommuner og hos Vejdirektoratet, men projektet i Randers har givet så meget data, at Cowi City Sense nu for alvor rykker.

- Randers er det første sted vi har brugt systemet i centrum af en by. Det er derfor en slags pilotprojekt. Og det har givet os nogle rigtig gode erfaringer, så vi nu kan bruge Cowi City SenseT praktisk talt alle steder i landet, fortæller Jonas Olesen.



Komfort og udstyr til Skandinavien er også en MAN'e-specialitet

Komfort og udstyr i top, det var hvad vognmand Ejnar Skydt, Als Godstransport ApS, ville have i sin nye lastbil. Det fundamentale skulle være i orden: økonomi, driftssikkerhed, praktisk indretning og specifikation til krævende Skandinaviens-transporter

Søren Dünnweber fra MAN i Padborg leverede varen i form af en tre-akslet MAN TGX, der opfylder samtlige krav.

Den tre-akslede bogietrækker har fuldt løftbar efterløbsaksel, en 480 hk motor og TipMatic automatisk gearskift plus MAN EasyStart, der sikrer let igangsætning op ad bakke.

Komforten er sikret med MANs mest rummelige førerhus, type XXL, med alt tænkeligt udstyr, herunder Nordic-isolering og stort oliefy, så Ejnar Skydt ikke kommer til at mangle noget på langturene til Sverige, der er hans hovedaktivitet.

Opbygningen fra MAN's eget værksted er også efter vognmandens krav - eksempelvis med brændstoftank forøget til 600 liter, stor værktøjs- og batterikasse, der dækker hele venstre side og fuld afdækning MAN-dørklade omkring den forskydelige skammel.

Ugens citat:

- Hvis du ønsker noget, du aldrig har haft, må du være villig til at gøre noget, som du aldrig har gjort.

*Thomas Jefferson,
amerikansk politiker og
USA's tredje præsident.*

*Ugens transport er udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C*

*Telefon: +45 2720 2531
email: ugenstransport@transportnyhederne.dk*

*Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen*

*Ugens transport udkommer hver onsdag
- op til 48 gange årligt afhængigt af,
hvordan julen falder.*