

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Speditionsret behandler denne gang to særdeles relevante domme for speditører.

Advokat Rasmus Køie og advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk ser nærmere på problemstillingen vedrørende kreditsikring for speditører i lyset af Højesterets nylige afgørelse i en tvist mellem en håndpanthaver og virksomhedspanthaver. Dette emne har stor betydning for hele speditionsbranchen, da gods, der transporteres og oplagres, er den primære sikkerhed for speditørers kreditgivning.

Advokat Rasmus Køie ser endvidere nærmere på en anden afgørelse fra Højesteret, hvor Højesteret fastslår, at speditøren ikke kunne begrænse sit ansvar, idet Højesteret fandt, at speditøren havde handlet groft uagtsomt.

Afslutningsvis beskriver advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod vigtigheden af at videregive oplysninger om transporters gennemførelse til såvel kunden som underleverandører.

Skulle der være spørgsmål i forbindelse med dette nummer af Speditionsret eller andre juridiske forhold, står vi til rådighed på telefon 70 13 12 14.

God fornøjelse med Speditionsret.

Martin Aabak

NR. 41
April 2014

INDHOLD:

Side 2: **HØJESTERET REVIDERER RETSSTILLINGEN ANGÅENDE SPEDITØRENS KREDITSIKRING I KUNDENS GODS**

Side 9: **NY HØJESTERETS DOM: GROV UAGTSOMHED I FORBINDELSE MED FORSINKELSE UNDER CMR-TRANSPORT**

Side 19: **OPLYSNINGER OM TRANSPORTERS GENNEMFØRELSE**

HØJESTERET REVIDERER RETSSTILLINGEN ANGÅENDE SPEDITØRENS KREDITSIKRING I KUNDENS GODS

Den nyligt afsagte højesteretsdom i en tvist mellem virksomhedspanthaver og speditør angående ret til sikkerhed og fyldestgørelse i et varelager har givet anledning til en ny retsstilling, når det kommer til speditørens kreditsikring i det gods, der transporteres/oplagres af speditøren.

Af advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk, rsh@dasp.dk, og advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk

Indledende bemærkninger

I nærværende artikel ses først på højesteretsdommens konsekvenser i forhold til håndpantretten i NSAB 2000 § 14 og dernæst i forhold til den ulovregulerede tilbageholdsret.

Inden emnerne gennemgås bemærkes det, at forholdene generelt er temmelig juridisk tekniske og at der er tale om et yderst komplekst retsområde. Således er det ikke hensigten, at virksomheder skal træffe beslutninger i hverdagen på baggrund af denne artikel.

Opstår der konkrete situationer, hvor speditører måtte finde anledning til at udøve pant- eller tilbageholdsret i kunders gods, bør individuel og specialiseret rådgivning søges.

Sagen

Et kort rids af sagens faktum er som følger:

En speditør havde igennem en længere årrække samarbejdet med en kunde om speditørens levering af transport, oplagring og håndtering af kundens gods. Under samarbejdet med kunden havde speditøren løbende i sin korrespondance ved anvendelse af en standardtekst henvist til NSAB 2000 som sine forretningsbetingelser. I juni 2008

og igen i januar 2010 indgik kunden og speditøren lageraftaler i hvilke der tillige var anvendt en lignende henvisningstekst.

Kunden anvendte en fast bankforbindelse, og den 24. juli 2008 fik banken tinglyst et virksomhedspant til sikkerhed for sine udlån til kunden *omfattende "alt, hvad debitor ejer og fremtidig erhverver inden for en eller flere af de nedennævnte aktivtyper"*, hvilket blandt andet drejede sig om *"lagre af råvarer, halvfabrikata og færdigvarer (tinlysningslovens § 47, stk. 3, nr. 2)"*.

I første omgang blev der af banken tinglyst virksomhedspant for DKK 5,0 mio., som i december 2008 og maj 2010 blev forhøjet til DKK 25,0 mio. henholdsvis DKK 30,0 mio.

Kunden blev erklæret konkurs i august 2010.

I forbindelse med konkursen opstod der uenighed mellem speditøren og banken om retten til at søge sig fyldestgjort i varelageret. Speditøren var af den opfattelse, at selskabet i medfør af lageraftalen og henvisningen heri til NSAB 2000 § 14 havde opnået håndpant i varelageret, at selskabet herudover havde en tilbageholdsret i medfør af de almindelige, ulovbestemte regler, og at disse rettigheder havde prioritet forud for ban-

kens virksomhedspant. Banken var uenig heri. Speditøren og banken blev imidlertid enige om, at speditøren ville frigive varelageret til banken, mod at banken deponerede et beløb svarende til speditørens krav mod kunden. Banken deponerede på den baggrund et beløb ca. stort DKK 3,5 mio. på en sikringskonto i banken og anlagde samtidig retssag mod speditøren. Sagen blev i første instans behandlet ved Vestre Landsret, og efterfølgende anket til Højesteret, som nu altså har afsagt endelig dom i sagen.

I en artikel i Speditationsret nr. 33, 2012, blev landsrettens dom gennemgået og behandlet. For en mere fyldestgørende gennemgang af sagens faktum, forklaringer mv. henvises til denne tidligere artikel.

Panteretten

I højesteretsdommen blev det kort konstateret, at et virksomhedspant der er tinglyst, og hvor et aktiv er blevet omfattet af virksomhedspantet tidligere end der, hvor speditøren får rådighed over godset, skal respekteres af speditørens håndpanteret. Dette er der i sig selv ikke nødvendigvis noget overaskende omkring. Det er et gammelt dansk tingsretligt princip, at yngre retigheder (også kaldt prioritetsstillinger; altså at en part har ejendomsretlig beskyttelse i et aktiv) i løvsøre skal respektere ældre prioriteter, og håndpantet har også tidligere skulle respektere eventuelle underpanthavere mv., der havde ældre prioriteter i det gods, som speditøren har i sin besiddelse. Dette princip benævnes også ofte som "først i tid, bedst i ret".

Det interessante spørgsmål er, hvilken rolle håndpantet har i hverdagen for speditørerne efter dommen.

Det er blevet anført i flere kommentarer, at håndpantet efter højesteretsdomme ikke længe spiller nogen praktisk rolle i de tilfælde, hvor der er tinglyst et virksomhedspant hos debitor, og virksomhedspantet er ældre end håndpanteretten. Dette synes dog at være en simplificering af retstilstanden, da dette efter ikke altid vil være tilfældet. Det er korrekt, at dette kan blive tilfældet (som i nærværende dom), men sådan er det ikke i alle tilfælde. Det skyldes, at det ikke er tilstrækkeligt for virksomhedspanthaver, at der er tinglyst virksomhedspant. Det er nemlig ligeledes et krav, at pantsætteren har "erhvervet" varerne før de bliver omfattet af virksomhedspantet. Hvis speditøren har stiftet sit håndpant i godset på det tidspunkt, hvor pantsætterens erhvervelse sker, vil virksomhedspantet således skulle respektere håndpantet. Ligeledes vil varerne typisk på et tidspunkt igen "forlade" virksomhedspantet. Dette sker, når pantsætteren udskiller varerne, fx når varerne er blevet solgt.

Således er konklusionen på dommen ikke, at håndpantet altid vil være efterstillet et tinglyst virksomhedspant, og derved et værdiløst instrument for speditørens kreditsikring. Tværtimod er det vores opfattelse, at håndpantet i mange scenarier vil være bedre stillet end virksomhedspantet.

Hvorledes forholdet er mellem virksomhedspanthaver og speditøren i konkrete situationer, vil afhænge af en konkret vurdering af sagen.

Tilbageholdsretten

Prioritetsstillingen mellem parterne i højesterets-sagen blev i realiteten afgjort af tilbageholdsretten.

Tilbageholdsretten har eksisteret som ulovbestemt ret i Danmark (og andre vestlige retssystemer) i lang tid. Da den ikke er baseret i en lovtekst, og da retspraksis angående tilbageholdsretten i øvrigt er sparsom, har anvendelsesområdet for denne ikke været skarpt afgrænset.

Det der i særdelshed gør tilbageholdsretten interessant er, at såfremt de betingelser, der behandles nedenfor er opfyldt, er tilbageholdelsesretten i stand til at springe ældre prioriteter i godset over (hvilket skete i dommen).

I disse situationer foretages dermed en undtagelse til den ovennævnte tese om "først i tid, bedst i ret".

Dette kræver dog, at følgende to betingelser er opfyldt.

- 1) Det udestående krav, der udøves tilbageholdsret for, skal have været *værdiskabende eller værdibevarende for godset*, og
- 2) Der skal være en sammenhæng mellem kravet, og det gods der udøves tilbageholdsret i. Dette benævnes også kravet om "*konneksitet*".

Vedrørende kravet om ydelsens værdiskabelse eller værdibevarelse:

Der har ikke været mange domme på området angående kravet om værdiskabelse/bevarelse. I den juridiske litteratur har det været den fremherskende opfattelse, at kun værdiskabende aktiviteter kunne medføre, at der kunne springes i prioritetsstillingen.

Hensynet bag princippet kan vel bedst illustreres med det klassiske skoleeksempel, hvor en mekaniker har repareret en bil. Mekanikerens regning er på DKK 40.000, og bilens værdi er efter reparationen steget med DKK 80.000. Da mekanikeren er færdig med reparationen af bilen, viser det sig, at det var en leasingtager af bilen, der indleverede den til reparation hos mekanikeren, og nu anmoder leasingselskabet om at få bilen udleveret (fx fordi leasingtager ikke har betalt sine ydelser til leasingselskabet). Herefter ville det kunne forekomme mærkværdigt, hvis ikke mekanikeren kunne kræve sig betalt for sit arbejde (sin værdiskabelse henholdsvis værdibevarelse vedrørende bilen), ligegyldig hvilke evt. foranstillede prioriteter (her leasingselskabets ejerskab), der måtte være i den pågældende bil. En sådan retstilstand ville medføre en økonomisk berigelse hos ejeren, som ikke forekommer anerkendelsesværdig. Den hidtidige teori anerkender da også, at mekanikeren i dette tilfælde vil være berettiget til at tilbageholde bilen, også overfor leasingselskabet, indtil hans udestående er blevet honoreret.

Flere teoretikere har anført, at transportydelser og oplagringsarbejde generelt ikke kan anses som værende værdiskabende. Dette synspunkt kan vi ikke tiltræde.

Det anerkendes, at der, i modsætning til ovenstående eksempel, ved transport og opbevaring ikke sker en forandring i selve produktet.

Selve *transporten* skaber dog som oftest en isoleret værdiforøgelse for produktet. Således bliver transport som hovedregel gennemført som (et fornuftigt og typisk helt uundværligt) led i en salgsproces. Dette illustreres da også i højeste-

retssagen, hvor der var tale om transport af tekstiler fra Kina til Danmark. Da prisen på tekstiler er markant højere i Danmark, end den er i Kina, har transporten således medført en væsentlig værdiforøgelse af tekstilerne, og allerede derved forekommer hensynene sammenlignelige med ovenstående eksempel om mekanikeren. Det forekommer derfor også her svært at retfærdiggøre, at en anden kreditor nu skal nyde godt af værdistigningen i godset, uden at speditørens fragtkrav, der har medført netop denne værdistigning, skal honoreres.

Angående *oplagring* er det ikke tilsvarende klart, at dette selvstændigt bidrager til, at varernes værdi forøges. Omvendt må det konstateres, at uden oplagringssydelsen ville godset formentlig ikke kunne *opretholde* sin værdi. Således fungerer tilbageholdsretten som et positivt incitament for kreditor, til at tage vare på godset, og det turde antages, at det er til alle rettighedshaveres fordel, at hensigtsmæssig oplagring af aktivet foretages. Således er det også i bedre stillede prioriteters interesse, at oplagringen finder sted, hvorfor det er rimeligt, at tilbageholdsretten kan springe ældre prioriteter over.

Det må antages, at det var disse hensyn der førte til, at Højesterets afgørelse eksplicit tilkendegav, at speditørens arbejde havde været enten værdiskabende eller bevarende da det udtryktes som følger: *"Det må lægges til grund, at [Speditøren] ved at løse disse opgaver har øget eller bevaret varernes værdi, hvilket også har været i [Bankens] interesse som virksomhedspanthaver"*, således at den første del af betingelserne var opfyldt. Endvidere må det på baggrund af Højesterets præmisser antages, at speditørens arbejde kun i gan-

ske ekstraordinære situationer *ikke* vil opfylde kriterierne om værdiskabelse henholdsvis -bevarelse.

Selve dette grundlag for tilbageholdsret synes dermed at være tilvejebragt med højesteretsdommen, hvilket er en ikke uvæsentlig forrykkelse af den hidtil gældende retsopfattelse i den juridiske litteratur.

Vedrørende kravet om konneksitet:

Hvorvidt kravet om konneksitet er opfyldt i fremtidige sager må generelt stå mere åbent end det ovenfor gennemgåede vedrørende kravet til værdiskabelse/-bevarelse.

Generelt bliver princippet ofte beskrevet som et krav om, at flere fordringer skal udspringe af samme retsforhold.

Flere teoretikere har anfægtet, at der i transport- og lagerforhold skulle foreligge den fornødne konneksitet til, at en speditør kan tilbageholde gods, der er i dennes varetægt, hvis ikke den fordring der udøves tilbageholdsret til sikring af, relaterer sig til netop det tilbageholdte gods. Sagt med andre ord har opfattelse hidtil været den, at der ikke kan udøves tilbageholdsret for "gammel gæld". Dette stemmer dog ikke ganske overens med den ovenstående beskrivelse af (i øvrigt gængs opfattelse af) konneksitet.

I speditørens forhold vil langt den største omsætning der genereres, netop typisk ske som led i en fast aftale (altså det samme grundlæggende retsforhold) mellem speditøren og kunden. De kunder (undertiden betegnet som "strøgkunder"),

SPEDITIONSRET

der alene aftager speditionsydelser ad hoc vil derimod typisk udgøre en mindre del af den gennemsnitlige speditørs samlede omsætning. I praksis vil speditørers udestående i langt de fleste tilfælde dermed opfylde kravet om konneksitet.

Fyldestgørelse i tilbageholdt gods?

Når det er konstateret, at speditøren har en gyldig tilbageholdsret, der er egnet til at springe forbi ældre prioriter i samme gods, melder det i praksis meget relevante spørgsmål sig, om hvorvidt (og i givet fald hvordan) speditøren kan søge sin fordring fyldestgjort i godset.

Det indledende skridt vil være at informere debitor (eller en tredjemand med prioritetsstilling i godset) om, at dette tilbageholdes, indtil der sker betaling. Dette vil i mange tilfælde medføre betaling af det relevante udestående – men ikke altid.

Når speditøren har håndpanteret i godset i medfør af NSAB 2000 § 14, er modus for fyldestgørelsen heri reguleret af retsplejeloven § 538 a, hvorefter godset kan bortauktioneres med en uges varsel, efter fakturaen er forfalden.

Tilbageholdsretten er ikke omfattet af denne bestemmelse. Der foreligger ikke nyere relevant retspraksis, der behandler muligheden for fyldestgørelse i disse situationer. Den sikre løsning i dette tilfælde er, at der speditøren foretager udlæg i godset, hvorefter dette kan tvangsrealiseres. Dette indebærer dog, at der skal tages retslige skridt, hvilket er en ganske tidskrævende proces. Det skal dog nævnes i den forbindelse, at udlæggets prioritetsstilling vil blive på tidspunktet for tilbageholdsrettens stiftelse.

I den juridiske litteratur er det generelt antaget, at den tilbageholdende part ikke kan tvangsrealisere det tilbageholdte gods i normale situationer. Man kan med andre ord som klar hovedregel ikke sælge tilbageholdt gods. Er der derimod tale om let fordærvelige varer, eller er det udestående, som der tilbageholdes for, blevet af en sådan størrelse, at det er tvivlsomt om godset vil kunne dække udeståendet, kan det dog tvangsrealiseres – men i disse situationer er årsagen til tilladigheden tabsbegrænsningshensyn, og ikke en følge af selve tilbageholdelsesinstituttet som sådan. Det kan hertil bemærkes, at i speditionsammenhæng tilsiger praktiske forhold, at der i mange tilfælde netop typisk vil være mulighed for at realisere varerne, da værdien af det tilbageholdte kun tvivlsomt vil være tilstrækkeligt til at dække de udestående beløb.

Dette udgangspunkt giver i mange brancher god mening, da debitormassen ofte er af en overskuelig størrelse, hvorfor det må antages, at disse problemer sjældent vil opstå, hvorfor antallet af retssager, som pålægges den tilbageholdende part, være af begrænset omfang. I transport- og lagerforhold er forholdet dog et andet, da denne branche er kendetegnet ved at have en stor debitor masse, og en manglende adgang til at kunne tvangsrealisere tilbageholdt gods vil således kunne medføre en uforholdsmæssigt stor byrde for speditionsvirksomheder, da det potentielt kan føre til hundredevis af retssager selv for mindre virksomheder. Det må antages, at netop også dette hensyn er grunden til, at transportretlig lovgivning i vidt omfang netop hjemler transportørerne adgang til at tvangsrealisere gods til sikring for udeståender. Det bør således overvejes,

SPEDITIONSRET

om der er behov for at modificere udgangspunktet i netop disse situationer, således at der generelt tilkendes en tvangsrealisationsret i transport- og lagerforhold.

I højesteretssagen blev denne del af problematikken ikke berørt, idet godset efter fælles overenskomst mellem parterne afhændedes, således at sagen omhandlede adkomst til et deponeret beløb. Dommen giver derfor ingen retningslinjer vedrørende dette spørgsmål.

Det kan imidlertid overvejes, om det vil være formålstjenligt for speditører fremtidigt at aftale en ret til at sælge godset med sine kunder i tilfælde af, at kunden ikke rettidigt betaler udestående fordringer. Dette kendes fra søretten allerede i dag fra flere standardkonnossementer, og er således ikke uset i denne type transportforhold, og som nævnt ovenfor findes lignede bestemmelser i transportlovgivningen. Det kan i den forbindelse overvejes, om NSAB 2000 § 14 allerede indeholder en sådan klausul, da en aftale om håndpant jo netop indebærer et aftalt vilkår, hvorefter speditøren kan afhænde godset og fordi tilbageholdsretten antages indeholdt implicit i NSAB 2000 § 14.

Konklusion vedrørende speditørens tilbageholdsret på baggrund af dommen:

Samlet kan det for tilbageholdsrettens nye og udvidede anvendelsesområde konkluderes, at speditøren i de fleste tilfælde formentligt vil nyde tilbageholdsret i det gods, der er i dennes varetægt.

Diskussionen angående værdiskabende aktiviteter synes i det store hele nu at være afsluttet med Højesterets dom, og det må antages, at der i de længerevarende samarbejdsforhold som speditøren har, også vil være den fornødne konneksitet, således at der kan tilbageholdes gods for gammel gæld. Det kan også populært siges, at der nu er en flydende tilbageholdsret i godset, således at det er irrelevant, præcis hvilket af det gods, der udspringer af samarbejdet med kunden, som speditøren konkret måtte have i sin besiddelse.

Ovenstående er naturligvis ikke uden undtagelser, men generelt er det vores opfattelse, at speditøren i dag har en betydelig grad af kredittsikring i det gods, der er i dennes varetægt. Dette særligt, da diskussionen om hvem der har ejendomsretlige beskyttelse i godset, nu er mindre relevant, end det har været tidligere (hvor sikringen oftest måtte støttes på panteretten i NSAB 2000 § 14, der skal respektere bedre prioriterede rettigheder) idet tilbageholdsret kan springe ældre rettigheder over.

Angående mulighederne for tvangsrealisation er forholdet mere uklart. Der er ingen direkte relevant retspraksis på området, hvilket vanskeliggør en præcis beskrivelse af den aktuelle retstilstand herfor. Det er imidlertid vores opfattelse, at adgangen for speditører til at tvangsrealisere godset må være ganske omfattende, men det anerkendes, at opfattelsen ikke kan genspejles i hidtidig teori på området. Umiddelbart er det vurderingen, at en denne usikkerhed turde kunne undgås såfremt det aftales med kunden, at speditøren har en ret til at sælge tilbageholdt gods (hvilket forudsættes indeholdt i NSAB 2000 § 14).

SPEDITIONSRET

Sammenfatning – speditørens sikkerhed i gods efter højesteretsdommen

Opsummerende må det konkluderes, at speditøren i dag nyder en ganske stor sikkerhed for sine kreditter i det gods, denne har i sin varetægt.

Det er på baggrund af den nye dom blevet fastlagt, at såfremt virksomhedspanthaver har en ældre rettighed i det gods, der transporteres, må speditøren og dennes håndpant respektere dette. Dette er ikke ens betydende med, at håndpantet ikke spiller nogen praktisk relevans længere. Tværtimod er det vor opfattelse, at håndpantet rent faktisk ofte fortsat vil have en bedre prioritetstilling end virksomhedspanthaveren, da va-

terne fx ofte vil blive grebet af virksomhedspantet på et senere tidspunkt end der, hvor speditørens sikrer sin ret til sikkerhed i godset.

Herudover fastslår Højesteret, at tilbageholdsretten gik forud for virksomhedspantet, til trods for at dette i den konkrete sag var den ældste rettighed.

Således er tilbageholdsrettens anvendelsesområde blevet udvidet ganske betragteligt, og det er samlet opfattelsen, at speditøren i langt de fleste praktiske tilfælde vil kunne gøre denne gældende, også overfor ældre stiftede prioritetstillinger i godset.

NY HØJESTERETSDOM: GROV UAGTSOMHED I FORBINDELSE MED FORSINKELSE UNDER CMR-TRANSPORT

Højesteret har i en nylig dom tiltrådt Sø- og Handelsrettens vurdering af, at forsinkelse under to CMR-transporter af ståltanke til Rusland for speditørens vedkommende skulle betragtes som groft uagtsom. Speditøren dømt til at betale fuld og ubegrænset erstatning.

Af advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk.

Sagen

Sagen drejede sig om, hvorvidt der var indtrådt forsinkelse ved leveringen af to forsendelser af gods til Rusland og i givet fald, hvem der skulle være ansvarlig herfor, og om speditøren i påkommende fald kunne begrænse sit erstatningsansvar. Nærmere drejede sagen sig om transport af bryggeritanke fra Randers til et bryggeri i

Maykop i den sydlige del af Rusland ca. 1.600 km fra Moskva.

Kunden havde nedlagt påstand om, at speditøren skulle betale EUR 294.039,90, med tillæg af procesrente. Speditøren påstod frifindelse.

Kunden beskæftigede sig blandt andet med fremstilling af ståltanke til anvendelse i levnedsmid-

SPEDITIONSRET

delindustrien. Speditøren havde speciale i projektlaster, herunder transport af gods med usædvanlig høj vægt eller volumen. Speditøren havde siden 1996 udført en række transporter for kunden.

Som eksempel på parternes aftale om transport under det tidligere samarbejde var der under sagen fremlagt bekræftelse fra [speditøren] i form af en købskontrakt/ordre, hvoraf det under punktet "General" fremgik, at transporten reguleredes af Dansk Skibsmæglerforenings betingelser, og at landtransport skulle være undergivet reglerne i NSAB/CMR.

Kunden havde den 25. september 2009 indgået en aftale med et bryggeri om levering og installation af bryggeritanke, som skulle være leveret og installeret senest den 20. marts 2010. Ved forsinkelse med installationen var kunden forpligtet til at betale en månedlig bod på EUR 100.000. Den 20. november 2009 sendte [kunden] til [speditøren] en forespørgsel om transport af 2 forsendelser, indeholdende store og små tanke, en container og evt. to kasser reservedele, fra Randers til Maykop, således at 1. afskibning skulle ske i uge 51 i 2009 og 2. afskibning i uge 2 i 2010. Der var vedlagt bl.a. tegninger af tankene, hvoraf dimensionerne fremgik. Efter nogle dages mailkorrespondance mellem parterne tilbød speditøren den 8. december 2009 en pris på EUR 72.500,00 samt EUR 15.000,00 for de små tanke og container.

Transporten skulle foregå med bil fra Randers og med skib til Klaipeda og derfra med bil til Maykop. I mailen var nederst en generel henvisning til Dansk Skibsmæglerforenings betingelser.

Den 10. december 2009 fremsendte kunden ordreskrivelse indeholdende samme pris, der var angivet i mailen. Endvidere fremgik, at *"det påhviler transportøren at overholde de aftalte leveringstider, og [kunden] kan ikke gøres ansvarlig for evt. udgifter som følge af forsinket ankomst i forhold til forventede leveringstider."* Efter speditørens anmodning blev der tilføjet: *"medmindre disse forsinkelser/omkostninger skyldes mangler eller fejl fra [kundens] side."* Ordren var i den korrigerede udgave underskrevet af begge parter, og indeholdt intet om, hvilket regelsæt der gjaldt for transporten. Speditørens mail indeholdt alene en generel henvisning til Dansk Skibsmæglerforenings betingelser.

Forsendelserne

Efter aftalen skulle den første forsendelse afhentes den 17.-18. december 2009 med forventet levering hos bryggeriet den 29. december 2009. Forsendelsen foregik med tre lastbiler fra Letland til Rusland. De to lastbiler ankom som aftalt den 28.-29. december 2009. Den 3. lastbil ankom først til toldstedet den 11. januar 2010 idet chaufføren undervejs var blevet indisponeret, hvorfor der måtte sendes en anden chauffør. Den 12. januar 2010 meddelte bryggeriet, at de havde meddelt toldmyndighederne, at forsendelsen ville ankomme først den 5. januar, herefter den 8. januar 2010, men godset ankom ikke. De havde derfor måttet betale toldmyndighederne 3.740 rubler svarende til EUR 82,94 til dækning af ekstra udgifter til toldpersonalet.

Efter aftalen skulle næste forsendelse afhentes den 11. januar 2010 eller efter nærmere aftale i uge 2, og forventet levering hos kunde/toldsted

SPEDITIONSRET

skulle ske senest den 1. februar 2010. Godset blev først afhentet henholdsvis den 19. og 20. januar 2010. På kundens forespørgsel oplyste speditøren den 21. januar 2010, at de tre første tanke kunne forventes leveret hos bryggeriet i uge 4, men der manglede dog en tilladelse fra Rusland, som skulle være på vej. Efter mailkorrespondance bl.a. om evt. manglende dokumenter meddelte speditøren den 27. januar 2010, at alle 6 tanke stadig stod i Baltikum, og at speditøren afventede fuld rapport.

Transportfirmaet GS Mammut skulle for speditøren udføre transporten fra Letland til Rusland. 29. januar 2010 meddelte GS Mammut speditøren, at reglerne for at få tilladelse til store transporter var blevet ændret pr. 1. januar 2010, hvilket havde medført komplikationer i relation til at få tilladelserne og rutekoordineringen, samt at han ikke ved modtagelsen af ordren i 2009 havde kunnet forvente nye regler. Leveringstidspunkterne var derfor blevet udsat for de første tre forsendelser til uge 8 og de næste tre til uge 9-10. Efter at have modtaget denne meddelelse skrev kundens direktør, at han var uforstående over for, at der skulle være kommet nye regler, da han havde haft en anden transport til samme region i Rusland, med uændrede regler. Han gjorde samtidig opmærksom på, at evt. dagbøder for forsinket levering i henhold til kontrakten med bryggeriet ville blive viderefaktureret til speditøren.

Den 3. februar 2010 meddelte GS Mammut, at tankene var 6-8 cm bredere end på tegningen, og at dette kunne give problemer ved den russiske grænse, hvorfor der skulle laves ændringer i tilladelsen. Denne besked blev videresendt til kunden, der straks svarede, at såfremt de "stritten-

de" rør var et problem, måtte speditøren undersøge muligheden for at skære rørene af, så tankene holdt sig inden for de tilladte mål. Den 12. februar 2010 meddelte GS Mammut, at der nu var søgt nye tilladelser, således at de den kommende weekend ville påbegynde transporten fra Ventspils. Den 15. februar 2010 meddelte GS Mammut, at de nu planlagde at starte "*i dag/morgen*". Den 19. februar 2010 skrev speditøren til kunden, at de første to tanke nu var ved at blive læsset.

De to tanke blev ikke læsset den 19. februar 2010.

Den 22. februar 2010 efterspurgte speditøren til GS Mammut en detaljeret plan, og at der var rygter i markedet om, at GS Mammut stadig var i markedet for sikre trailere til transporten, samt at der endnu ikke var søgt tilladelser. Den 25. februar 2010 meddeltes kunden, at de første to tanke ville blive læsset senest i morgen, hvortil kunden svarede, at han havde et andet selskab, der kunne udføre transporten, samt at han skulle til møde på bryggeriet, og at det eneste, der manglede, var de seks tanke, hvorfor det var meget vigtigt at få en realistisk plan.

Tankene blev imidlertid ikke lastet som meddelt. Af korrespondancen herom fremgår i kundens mail af 2. marts 2010 til speditøren, at det var lykkedes at få leveringsdatoen udskudt, men at dette ikke kunne gøres, hvorfor dagbøderne ville blive videresendt til speditøren, hvis tankene ikke nåede frem til tiden. Den 3. marts 2010 meddelte speditøren, at to tanke ville blive kørt samme dag og de resterende 4 inden fredag. GS

Mammut meddelte nu, at alt ville blive lastet den 5. marts 2010.

Den 11. marts 2010 meddelte GS Mammut, at to tanke nu var ved grænsen, tre tanke var ved at blive gjort klar til transport, og en tank var stadig i havnen i Ventspils. Denne mail videresendtes til kunden, der næste dag bad om en opdateret leveringsplan. Da kunden havde mistet tilliden til, at transporten kunne gennemføres af GS Mammut, tog de kontakt til en anden transportør, "Speditør 2", som i løbet af 10-12 dage fremskaffede køretilladelser gældende for perioden den 15. marts til 15. april 2010 på grundlag af de dimensioner, der var angivet i de oprindelige transporttegninger.

Kunden valgte imidlertid at lade GS Mammut fortsætte med at udføre transporten. Den første tank ankom til Maykop den 16. marts 2010. Den 18. marts 2010 meddelte GS Mammut, at den anden og tredje tank bevægede sig mod Maykop, men på grund af dårlige veje ville de først ankomme til Maykop den 22.-23. marts 2010. Denne frist blev imidlertid ikke overholdt.

Den 19. marts 2010 fremsatte speditøren over for kunden et krav på EUR 2.893,81 for ekstra omkostninger "*i forbindelse med forkerte dimensioner*". Beløbet var sammensat af betaling for nye tilladelser EUR 1.000,00 og omkostninger ved afskæring af rørene EUR 150,00, mens det øvrige krav vedrørte trailerbytte, demurrage i tolden samt handling i Ventspils havn. Kunden accepterede i mail af 21. marts 2010 de to første krav og gjorde samtidig opmærksom på, at de sidste tanke skulle være leveret senest i uge 12.

GS Mammut meddelte den 24. marts 2010, at to tanke forventedes at være i Krasnodar om mandagen (ca. 700 km fra Maykop). Den 25. marts 2010 forespurgte speditøren GS Mammut, hvornår de forventede, at de resterende tre tanke ville blive lastet. Da tankene ikke kunne forventes leveret inden udløbet af den udskudte frist den 4. april 2010, anmodede bryggeriet om et møde, hvor der skulle drøftes en aftale om udskydelse af fristen for levering samt dagbøder. I mailen gjorde bryggeriet opmærksom på, at der var problemer med banken på grund af forsinkelsen, samt at toldgodkendelserne udløb den 28. maj 2010, og at forlængelse af toldtilladelser kunne tage 2-3 måneder. Denne mail blev den 26. marts 2010 videresendt til speditøren, med besked om, at eventuelle dagbøder ville blive debiteret speditøren. Samtidig bad kunden om en ankomstdag for de resterende tanke samt en daglig rapportering. Lørdag den 27. marts 2010 sendte kunden en mail til speditøren, hvoraf fremgik, at kundens supervisor på bryggeriet havde talt med chaufføren fra GS Mammut, der havde fortalt, at han mandag ville være i Krasnodar med 1 tank, hvorefter han skulle tilbage efter tank nr. 3., og at de sidste tre tanke ikke var hans transport. Samtidig ønskedes oplyst, hvor de resterende fire tanke befandt sig, hvorefter kunden ville lade det andet selskab, der havde fået tilladelserne på 14 dage, afhente dem, og at dette selskab vil afhente tankene den 29./30. marts 2010, hvorfor positionen på tankene ønskedes oplyst. Der henvistes endvidere til, at denne løsning havde været foreslået speditøren, som havde bedt kunden vente hermed. Da kunden fandt, at GS Mammut ikke var kompetente til at informere om en endelig plan for transporten, ville den herefter overgå til anden side.

SPEDITIONSRET

Den resterende transportopgave, der bestod i transport af 4 tanke, blev herefter overdraget til "Speditør 2". Forinden "Speditør 2" kunne påbegynde transporten af de to af tankene måtte der betales henholdsvis EUR 12.000,00 og EUR 14.800,00 for at få frigivet tankene. I den forbindelse har kunden afholdt EUR 69,96 i transaktionsomkostninger. For transporten betalte kunden til "Speditør 2" EUR 56.780. Endvidere betalte kunden EUR 8.100,00 for de oprindeligt ansøgte køretilladelser for 6 tanke til "Speditør 2". Transporten af de sidste to tanke, der stod henholdsvis i Riga og på grænsen mellem Letland og Rusland, forløb, således at den ene tank blev overtaget af "Speditør 2" den 16. april 2010 og afleveret på bryggeriet den 1. maj 2010, og den sidste tank blev overtaget den 10. maj 2010 og afleveret på bryggeriet den 21. maj 2010. Kundens skulle til bryggeriet levere et færdigt anlæg, og stod derfor for monteringen. På grund af forsinkelsen har kunden måttet betale yderligere omkostninger til montøren, Carbon Service, på i alt EUR 69.457,00, for hvilket beløb der er fremlagt fakturaer. Bryggeriet i Maykop krævede i henhold til kontrakten, at kunden betalte en konventionalbod for den forsinkede levering, som ved forhandling (speditøren ikke deltog i) endte på EUR 131.500,00.

Forklaringer:

Kundens administrerende direktør forklarede blandt andet følgende. Parterne havde tidligere aftalt "sædvanlige betingelser", der henviste til, hvilke regler der skulle regulere kontrakterne. Det fremgår bl.a. af den kontrakt, som de indgik i 2007, som lignede de tidligere kontrakter. Spedi-

tøren henviser til skibsmæglerbetingelserne nedst på deres mails. De sendte en kontrakt til speditøren som underskrev den. Ved indgåelse af en transportaftale lægger de vægt på tre ting: transportørens forventede håndtering af opgaven, hvornår transportøren kan levere i forhold til deres kunders ønske og prisen. De vælger ikke blot den billigste transportør. De valgte speditøren, fordi han tidligere havde leveret til tiden. De havde i kontrakten med bryggeriet aftalt, hvornår tankene skulle leveres. Leveringstidspunktet i speditøraftalen var aftalt herud fra. Der var 3-4 uger til transport af tankene. Kunden havde "lagt luft" ind i tidsplanen til, at tankene kunne leveres fra 1 uge til 14 dage for sent i forhold til det forventede leveringstidspunkt, og stadig opfyldte aftalen med bryggeriet. De forventede, at alle de 6 store tanke ville blive afhentet samtidig, og havde dem klar til afhentning den 11. januar 2010. Det viste sig, at tankene havde lidt andre mål end dem, de først havde oplyst, idet der var nogle rør på 6-8 cm, som stak ud. De korrekte mål fremgik af de tegninger, som var vedlagt udbuddet. Indenfor 48 timer efter, at de havde fået kendskab til afvigelsen fra tegningerne, svarede de, at man kunne skære rørene af, hvilket skete. Såfremt der ikke havde været forsinkelser grundet andet, ville forsinkelsen alene have været på 48 timer med tillæg af den tid, det tog at skære rørene af. Uanset at han har skrevet, at det var kundens fejl, at de rette tilladelser ikke blev søgt, er hele forsinkelsen ikke deres fejl, men en stor del skyldes manglende oplysninger fra speditøren om, at transporten blev forsinket. Undervejs i perioden, hvor godset skulle transporteres havde kunden mere kontakt end normalt til speditøren. Han synes ikke, at speditøren fulgte nok op på sagen, idet de fik modstridende oplysninger fra

deres egen mand på stedet, som gav dem oplysninger om, hvad der reelt foregik. Grunden til, at de forholdsvist sent valgte at finde en anden transportør, var, at de havde indlagt en buffer i tidsplanen, og at speditøren hele tiden oplyste, at der nu ville ske noget dagen efter. Men hen ad vejen fik de modstridende oplysninger, og tingene skete ikke i den rækkefølge, som de havde fået oplyst. Da der fortsat ikke skete en bevægelse i transporterne, kontaktede de i begyndelsen af marts "Speditør 2" og bad dem oplyse, hvor lang tid det ville tage at skaffe en køretilladelse. "Speditør 2" svarede, at det ville tage 10-12 dage. "Speditør 2" skaffede køretilladelse på ca. 14 dage. Da speditøren på ny havde oplyst dem om, at der var bevægelse i transporterne, bad de ikke straks "Speditør 2" om at overtage transporterne. Den endelige beslutning herom blev truffet i slutningen af marts. Da "Speditør 2" først havde fået frikøbt godset, forløb transporten normalt. Godset blev leveret efter 2-3 uger. Ibrugtagningsdatoen i kontrakten med bryggeriet var fastsat til den 15.-20. marts 2010. Da tiden nærmede sig, fik han ændret datoen til den 4. april 2010 for at undgå dagbøder. Det nye tidspunkt var aftalt ud fra de oplysninger, som de havde modtaget fra speditøren om forventet levering. Størrelsen af dagbøderne var aftalt til EUR 100.000,00 pr. måned. Det fik de ændret til at være en måneds bod samt derefter et dagligt beløb svarende til en forholdsmæssig del. Ibrugtagningsdatoen endte med at blive omkring 5. maj 2010. De havde i februar 2010 gjort speditøren opmærksom på problematikken omkring dagbøderne. Disse havde ikke været drøftet under kontraktforhandlingerne med speditøren. Carbonservice skulle som underleverandør installere tankene. Da de hele tiden fik oplysninger fra [speditøren] om, at der

skete noget, sendte de ikke folkene fra Carbonservice hjem. Det ville have været den billigste løsning at lade dem blive, såfremt godset var kommet som oplyst. Kunden skulle ikke have betalt ekstra, såfremt tankene ikke havde været forsinkede. Det var nødvendigt at frikøbe godset fra den vognmand, som skulle have kørt tankene, idet han udøvede tilbageholdsret i godset, da han ikke havde fået betaling for de to første transporter. De EUR 12.000,00 skulle betales, hvis de ville have godset ud. "Speditør 2" fik en betaling på EUR 64.000,00, hvilket ikke var så dyrt taget i betragtning af, at de forestod transporten af 2/3 af godset. Kunden accepterede tilbuddet, idet dagbøderne tikkede. Han var bekendt med, at transporten skulle foregå med bil til Tyskland, færge til Baltikum og med bil resten af vejen, men han kendte ikke den nøjagtige rute. Han vidste, at transporten skulle udføres af en undertransportør. Han modtog på et tidspunkt i forløbet hele korrespondancen vedrørende forsinkelsen og omkring det tidspunkt, hvor transportøren sagde, at han ikke fik sine penge, også en kopi af kontrakten, som speditøren havde indgået med GS Mammut. Kunden havde ikke direkte kontakt med GS Mammut. På grund af, at kunden ikke fik oplysninger fra speditøren om, hvor langt transporten var nået, kontaktede kunden en hviderussisk kollega, der oplyste, at bilerne var blevet set andre steder end oplyst af speditøren, men det var ikke hans indtryk, at speditøren holdt oplysninger tilbage.

Manager og daglig leder hos "Speditør 2", forklarede blandt andet følgende. Den vognmand, som speditøren havde kontraheret med, er kendt som et "broddent kar". De blev involveret i sagen, da kunden bad dem om at søge transporttilladelser.

SPEDITIONSRET

Der var ingen problemer med at indhente tilladelserne. De fik tilladelserne efter 14 dage, hvilket måske er lidt længere end normalt. De har afholdt omkostninger, der ikke var betalt af den tidligere transportør. De måtte betale for at få frigivet godset. Ud over at få godset frit var der ikke andre problemer med transporten. Der er altid ventetid ved toldstedet. Han mener, at de kørte igennem Hviderusland uden problemer. Deres kontrakter med kunden er reguleret af CMR-loven. De bruger ikke NSAB 2000. De kan ikke påvirke myndighederne i negativ grad. Han er ikke umiddelbart bekendt med, at der skulle være kommet nye kørselsregler i Rusland pr. 1. januar 2010. Han mener ikke, at myndighederne ændrer regler om størrelse og vægt af gods i tide og utide, og da slet ikke på den tid, som det tager, at transportere gods fra Randers havn til Klaipeda. Det tager fire dage, og ændring af regler vil typisk være varslet to måneder, før de træder i kraft. De søger normalt køretilladelser, inden de afskiber godset og dermed inden de holder med det i Rusland.

Direktør for speditøren forklarede blandt andet, at speditøren bruger underleverandører, har samarbejdet med kunden siden 1996 og har udført over 100 transporter for dem. Den standardkontrakt, som de indgik med kunden i 2007, var den samme kontrakt, som de altid brugte i samarbejdet med kunden. De afhentede godset henholdsvis den 13. og 20. januar 2010. Til transporten skulle bruges specielle trailere, og sådanne kan være forsinkede. I kontrakten var fastsat en forventet leveringsdato. Det var en kompleks transport, og der kan, særligt midt om vinteren, ske mange ting i Rusland. Man skal lægge en ekstra lang tidsmæssig buffer ind i planlægningen,

når godset skal transporteres over en forholdsvis lang vejstrækning i Rusland. En transport til Skt. Petersborg kan ikke sammenlignes med en transport til Baltikum, idet det er nemmere at komme ind i Skt. Petersborg end ind i de baltiske lande. For speditøren var det klart, at transporten skulle udføres som en international landevejstransport fra havnen i Klaipeda og til bryggeriet. Det er normal procedure, at der udstedes CMR-fragtbreve. Transporten blev afbrudt, idet de konstaterede fejl på de anførte dimensioner i køretilladelsen. Man søger køretilladelserne til præcise dimensioner. På grund af forsinkelser oplyste hans transportør om, at han ikke kunne bruge de vogne, som var afsat til transporten. Når man afbryder en planlagt transport, kan det være, at vognmandens materiel ikke længere står til disposition og det kan være vanskeligt at kontrahere med en anden. Han havde ikke grund til at betvivle transportørens oplysning om, at der skulle søges nye køretilladelser. Det skulle helst ikke tage mere end 14 dage at få nye køretilladelser. Det tog dog længere tid. Det kan der være mange årsager til. Det er aldrig godt, når to selskaber søger om tilladelse til den samme transport og slet ikke, når det er med forskellige dimensioner. Umiddelbart ville han ikke acceptere at skære noget af kundernes gods. Han fik at vide, at GS Mammut måtte hyre andet materiel ind i forbindelse med, at de nye tilladelser blev søgt. De har loyalt videregivet alle oplysninger, som de fik, til kunden og lagde maksimalt pres på deres transportør. De betalte GS Mammut rettidigt.

Kundens argumenter

Kunden gjorde blandt andet gældende, at CMR-loven, men ikke NSAB 2000, regulerede forholdet

til speditøren. Endvidere gjordes gældende, at da godset blev afhentet henholdsvis den 13. og 20. januar 2010, var der allerede indtrådt forsinkelse, som dog ikke reguleres af CMR-loven, hvorfor man må falde tilbage på de almindelige obligationsretlige principper. Såfremt man måtte lægge til grund, at forsinkelsen er sket under transporten fra Baltikum på vej til Rusland, er det CMR-loven som regulerer forholdet.

Endvidere gjordes gældende, at der var indgået aftale om en terminstransport. Godset var mellem 57 og 75 dage forsinket, og uanset om det lægges til grund, at der skulle søges nye køretilladelser, ville der maksimalt være opstået en forsinkelse på 14 dage, idet kunden indenfor 48 timer, efter de hørte om problemet med dimensionerne, havde fundet en løsning. Dermed ville forsinkelsen have været mellem 43 og 57 dage. Ingen ved, hvorfor man ikke kørte med godset, og der er ikke fremlagt køretilladelser og det burde speditøren have dokumenteret. Den lange transporttid gør, at godset i henhold til CMR-loven, må anses for at være bortkommet. Det er speditørens interne forhold, som gjorde, at godset blev forsinket, og speditøren har handlet groft uagtsomt. Det afgørende er, om der er sket en betydelig risiko for bortkomst og eller forsinkelse af godset, hvilket kunden mente, at der var. Den udførende transportør har bevisbyrden for, at han har gjort alt, hvad han kunne og denne mente kunden ikke, at speditøren havde løftet, herunder fordi køretilladelserne var blevet fremlagt under sagen. Kunden påstod at have forsøgt at begrænse tabet ved at få udskudt leveringstiden, ligesom kunden anførte at have varslet speditøren om dagbøderne flere gange.

Speditørens argumenter

Speditøren gjorde blandt andet gældende, at CMR-loven finder anvendelse, da transporten primært blev foretaget som en international landevejstransport med bil over grænsen til Rusland, og fordi der var udstedt CMR-fragtbreve. For de dele af aftalen, der ikke måtte reguleres af CMR-loven gjorde speditøren gældende, at man måtte falde tilbage på NSAB 2000, som speditøren påstod vedtaget. Endvidere gjorde speditøren gældende, at der ikke forelå en terminstransport, da dette ikke var udtrykkeligt aftalt, og fordi der i kontrakten alene var aftalt et forventet leveringstidspunkt. Speditøren mente videre, at der ikke forelå forsinkelse fra begyndelsen, idet den sene afhentning ikke fik betydning for forsinkelsen, da der var indlagt en tidsmæssig buffer i tidsplanen, hvorfor alene den efterfølgende forsinkelse i Østeuropa var relevant. Speditøren mente ikke, at transporten forsinket, idet alle ved, at der sker forsinkelser i Rusland bl.a. pga. myndighederne og at leveringstiden derfor ikke overskred rimelig forventning. Leveringstiden skyldtes efter speditørens mening at godsets dimensioner var oplyst forkert, og dermed var man nødt til at søge nye køretilladelser. Da kunden derfor var skyld i fejlen, mente speditøren at han måtte være ansvarsfri efter NSAB 2000 og CMR-loven. Speditøren bestred at have udvist grov uagtsomhed eller forsæt. Speditøren fastholdt at have betalt alle regninger til tiden. Det gjordes endvidere gældende, at konventionalbøden var et upåregneligt tab.

Sø- og Handelsrettens afgørelse

Sø- og Handelsretten lagde indledningsvist til grund, at speditøren ikke kunne påberåbe sig alene at være formidler, dels fordi speditøren ikke havde informeret eksplicit herom til kunden, dels fordi speditøren havde afgivet egen pris for transportopgaven.

Endvidere lagde Sø- og Handelsretten til grund, at der ikke mellem parterne var indgået en aftale, som medførte, at transporten skulle reguleres af NSAB 2000, men at forholdet derimod skulle afgøres efter CMR-loven, da skaden skete under landevejstransport fra Baltikum til Rusland.

Om spørgsmålet vedrørende forsinkelse udtalte Sø- og Handelsretten følgende:

”Leveringen af de 6 store tanke i anden forsendelse skete først mellem 57 og 72 dage efter forventet leveringstidspunkt. Selvom der er tale om et forventet leveringstidspunkt, og der i Rusland kan forekomme forsinkelser, findes det ubetænkeligt at fastslå, at forsinkelsen, der i det alt væsentligste kan tilskrives transportøren, langt overstiger det der med rimelighed kan forventes af en omhyggelig fragtfører, særligt når henses til, at [speditøren] under forløbet var blevet gjort opmærksom på betydningen af levering samt, at forsinkelsen kunne medføre, at [kunden] skulle betale konventionalbod til bryggeriet. [Speditøren] videresendte blot de fra deres undertransportør

modtagne oplysninger uden at reagere på disse, uanset de modtagne oplysninger adskillige gange viste sig at være ukorrekte. Endvidere modtog [speditøren] oplysninger om manglende kørselstilladelser og oplysninger om undertransportørens manglende materiel til at gennemføre transporten på en hensigtsmæssig måde, ligesom der fremkom oplysninger om, at godset ikke kunne udleveres på grund af manglende betaling af fragt. Under disse omstændigheder findes [speditøren] som transportør at have handlet groft uagtsomt, jf. § 37. [Speditøren] er herefter ansvarlig også for tab, der overstiger fragtbeløbet.”

Vedrørende tabsopgørelsen udtalte Sø- og Handelsretten blandt andet følgende:

”En væsentlig del af det af [kunden] opgjorte tab udgøres af en konventionalbod, som [kunden] har måttet betale til bryggeriet. Det beløb, der er indtalt under sagen, er mindre end det, der var forskyldt i henhold til kontrakten. Retten finder under disse omstændigheder ikke grundlag for at betvivle rigtigheden af det mellem [kunden] og bryggeriet aftalte forligsbeløb. Ligeledes findes der ikke grundlag for at tilsidesætte de beløb, der er betalt til en anden transportør for gennemførelsen af transporten. Når henses til, at en del af forsinkelsen kan skyldes de ukorrekte tegn-

ger, findes en erstatning at burde nedsættes, idet der ville medgå tid til at skaffe nye køretilladelser. Herefter skal [speditøren] i erstatning til [kunden] betale til EUR 250.000.”

På den baggrund dømte Sø- og Handelsretten speditøren til at betale EUR 250.082,94 med procesrente fra den 15. maj 2010 samt sagsomkostninger til kunden.

Højesterets afgørelse

Under sagen for Højesteret havde speditøren anerkendt ikke at være formidler. Endvidere anerkendte speditøren for Højesteret, at der forelå en forsinkelse, men fastholdt, at begrænsningen ikke skulle tilsidesættes som følge af grov uagtsomhed eller forsæt. Endvidere anførte speditøren, at en eventuel erstatning skulle forrentes efter rentesatsen i CMR-loven (som er lavere end procesrentesatsen).

Endvidere ændredes for Højesteret nogle detaljer i relation til tabsopgørelsen.

Højesteret fastslog derfor, at spørgsmålene, der nu skulle tages stilling til alene var om der forelå grov uagtsomhed/forsæt hos speditøren eller dennes underleverandør (med den virkning at erstatningens ikke kunne begrænses) og i givet fald, hvordan tabet skulle opgøres.

Vedrørende ansvaret udtalte Højesteret følgende:

”De 6 tanke, som den forsinkede transport omhandler, blev afhentet

med ca. 1 uges forsinkelse, uden at [speditøren] har belyst nærmere, hvad der er årsagen hertil. [Speditøren] blev endvidere kort tid før det aftalte leveringstidspunkt af sin undertransportør oplyst om, at alle tankene fortsat befandt sig i Baltikum, samt at der på grund af ændrede regler vedrørende tilladelser til landevejstransport måtte forventes forsinkelser på op til 5-6 uger, jfr. GS Mammuts brev af 29. januar 2010 til [speditøren]. [Kunden] stillede sig i mail af 30. januar 2010 uforstående over for, at der skulle være kommet nye regler, og opfordrede [speditøren] til at kontakte undertransportøren, idet [kunden] samtidig oplyste om [kundens] forpligtelse til at betale dagbøder i tilfælde af forsinket levering af tankene. [Speditøren] har ikke godtgjort, at man foretog sig noget i anledning af, at det adskillige gange viste sig, at de oplysninger, som fremkom fra undertransportøren vedrørende tankenes forventede ankomst, ikke var korrekte, eller i anledning af de oplysninger, som [speditøren] modtog fra undertransportøren om manglende kørselstilladelser, manglende materiel til at gennemføre transporten på en hensigtsmæssig måde og manglende betaling til den udførende transportør.

Højesteret finder, at det beskrevne forløb viser, at der fra [speditørens] side foreligger en så graverende til-

sidesættelse af de normer, som må gælde for en fragtfører, som overlader en transport til en underleverandør, at [speditøren] for fragtfører i medfør af CMR-lovens § 37 om skade forvoldelse ved grov uagtsomhed er ansvarlig for det tab, som [kunden] har lidt ved forsinkelsen.”

Vedrørende tabsopgørelsen udtalte Højesteret følgende:

”[Kunden] har erkendt, at der for tankene var en mindre fejl i de opgivne dimensioner, men har bestridt, at dette forhold skulle have nogen nævneværdig indflydelse på den opståede betydelige forsinkelse. Det er under sagen uoplyst, hvilken betydning det pågældende forhold har haft for forløbet. Den bevistvivl, som foreligger herom, må komme [speditøren] til skade, jfr. CMR-lovens § 24, stk. 2, og Højesteret finder derfor ikke grundlag for at nedsætte erstatningen som følge af fejl eller forømmelser fra [kundens] side.”

Da Højesteret ikke fandt, at en række tabsposter vedrørende diverse arbejder udført på bestemmelsesstedet var nødvendiggjort af forsinkelsen, blev der ikke givet medhold i denne del af erstatningsposterne. Hertil kom, at kunden havde frafaldet en del af sit krav fremsat i Sø- og Handelsretten vedrørende yderligere kompensation til en montør.

Endvidere fandt Højesteret, at erstatningsbeløb skulle forrentes efter CMR-loven.

Derfor stadfæstede Højesteret Sø- og Handelsrettens afgørelse med disse ændringer og tilkendte kunden erstatning stor EUR 224.332,90.

Nogle bemærkninger

For det første slår dommen fast, at grænsen for tilladt transittid for de konkrete transporter var overskredet, således at der forelå forsinkelse.

Endvidere fandtes forholdet af begge instanser som værende groft uagtsomt. I denne vurdering lægges vægt på, at speditøren ikke selvstændigt har grebet ind og aktivt foretaget noget på egen hånd, selvom underleverandørens forhold flere gange ikke forekom i orden på flere forskellige punkter. Det er i den forbindelse væsentligt at bemærke, at de uoplyste elementer i sagen i denne forbindelse tilsyneladende tillægges selvstændig vægt i speditørens disfavør. Det kan i den forbindelse umiddelbart undre, at speditørens underleverandør ikke var inddraget i sagen, og at ingen herfra var indkaldt til at forklare om forløbet og om de uoplyste detaljer.

Sagen viser, at en speditør i egenskab af kontraherende transportør har en selvstændig pligt til indgriben, når underleverandørers ydelse ikke leveres i den rette kvalitet. Det var således retternes vurdering, at det ikke var tilstrækkeligt for speditøren, blot at videregive information fra underleverandøren til kunden.

OPLYSNINGER OM TRANSPORTERS GENNEMFØRELSE

Korrekt gennemførelse af transport af gods kræver ofte en lang række oplysninger fra kunden om godsets beskaffenhed, behandling mv. Når speditøren benytter underleverandører til udførelsen af transporten, er det hensigtsmæssigt for speditørens retsstilling, at alle relevante oplysninger og aftaler med ordregiver om godsets egenskaber og behandling videregives til underleverandøren. I modsat fald kan speditøren komme i en situation, hvor et eventuelt krav fra kunden ikke kan videreføres til underleverandøren.

Af advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod, sme@dasp.dk

Baggrund for at redegøre for nærværende emne skyldes en række konkrete henvendelser og sager, som inden for den seneste tid er blevet behandlet af Speditørernes Retsværn.

Oplysninger fra kunden

Planlægning og gennemførelse af en konkret transport sker helt naturligt med udgangspunkt i de oplysninger, som speditøren modtager fra kunden. Oplyser kunden således, at der er tale om almindeligt stykgods, er speditøren berettiget til at lægge disse oplysninger til grund i forbindelse med transportens udførelse. Man kan i den forbindelse spørge, hvorvidt speditøren og/eller vognmanden har pligt til nærmere at undersøge om oplysningerne fra kunden er korrekte. I henhold til fx CMR-loven er transportøren pålagt en vis undersøgelsespligt.

Undersøgelsespligten rækker dog ikke så langt, at transportøren er forpligtet til at gennemgå samtlige oplysninger om godset, idet CMR-lovens § 10 alene pålægger fragtføreren at undersøge fragtbrevets oplysninger om antallet af kolli og deres mærker og numre samt undersøge godset og dets indpaknings synlige tilstand.

Har kunden således oplyst, at der er tale om stykgods har transportøren (fragtføreren) dermed ikke pligt at undersøge godset nærmere for at finde ud af, hvorvidt der fx er tale om højværdivarer. Netop denne problemstilling har Højesteret behandlet i U.2013.1521H, som er beskrevet i SPEDITIONSRET nr. 37, 2013. Artiklen kan findes [her](#). Der skal ikke redegøres nærmere for dommen her, men blot konstateres, at Højesteret fastslår, at det påhviler kunden, at give speditøren de oplysninger og/eller instrukser, som er nødvendig for at gennemføre transporten uden tab for kunden. Undlader kunden dette, kan det ikke efterfølgende pålægges speditøren at betale erstatning til kunden for tab, som kan relateres til de manglende oplysninger.

I den konkrete sag betalte speditøren erstatning til kunden, men erstatningen kunne begrænses i henhold til CMR-lovens § 29, stk. 2, jf. § 37, idet speditøren ikke havde handlet groft uagtsomt ved at behandle godset som almindeligt stykgods, da kunden ikke havde givet speditøren besked om varens høje værdi eller nærmere instruks om transportens gennemførelse

Videregivelse af oplysninger til underleverandører

Havde situationen i ovennævnte dom været den, at speditøren af kunden var blevet instrueret om at behandle godset som højværdi gods, ville speditørens handlinger/undladelser antageligt være i betydelig risiko for at være blevet betragtet som groft uagtsomme, og muligheden for at ansvarsbegrænse dermed bortfaldet, jf. CMR-lovens § 37.

Såfremt speditøren anvender en underleverandør er det naturligvis afgørende, at speditøren videregiver alle relevante oplysninger om godset til underleverandøren, således at denne kan gennemføre transporten korrekt. En videreførelse af et eventuelt erstatningsansvar til en underleverandør forudsætter, at underleverandøren har handlet ansvarspådragende. Underleverandørens ansvar over for speditøren hænger således også sammen med, om underleverandøren er besiddelse af alle relevante oplysninger om godset.

Det kan dermed lægges til grund, at såfremt speditøren er blevet instrueret om at behandle godset som højværdigods, kan det være afgørende, at en sådan instruks videregives til en eventuel underleverandør. Sker der således en fejl eller forsømmelse fra speditørens side, hvorved de oplysninger, som speditøren er i besiddelse af ikke videregives til underleverandøren, kan speditøren komme i en situation, hvor et eventuelt erstatningskrav fra kunden ikke (helt eller delvist) kan videreføres til underleverandøren.

Behandling af erstatningskrav fra kunder

På baggrund af ovenstående korte gennemgang kan det konkluderes, at noget af det første man

som speditør skal gøre ved modtagelse af et erstatningskrav, er at undersøge, hvorvidt man har modtaget samtlige oplysninger om godsets behandling fra kunden. Dette kan i sagens natur være vanskeligt at finde frem til, men ofte kan der hentes hjælp i selv formuleringen af kravet fra kunden. Påstås det f.eks., at årsagen til, at godset blev beskadiget, var, at godset ikke var surret korrekt, må det undersøges, hvorvidt kunden har givet særlige instrukser angående netop surring af godset. Er dette ikke tilfældet vil speditøren/underleverandøren ikke var ansvarlig for skader på godset, der er relateret til surringen, såfremt godset krævede en særlig form for surring.

Tilsvarende bør speditører tilsikre forretningsgange, der på hensigtsmæssig vis tager højde for korrekt behandling af informationer vedrørende godset eller dets behandling, når der anvendes selvstændige underleverandører.

Speditørernes Retsværn har omfattende erfaring med juridisk risk management, herunder vedrørende optimering af tilrettelæggelse af procedurer for speditørvirksomheders anvendelse af underleverandører. For yderligere i den forbindelse kan vi som altid kontaktes på telefon 70 13 12 14.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:



DELACOUR


NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPEDITIONSRET