

SPEDITIONSRET



Speditionsret – på banen igen

Stine Monefeldt Holm
smh@hts

Meget er sket siden sidste udgivelse af "Speditionsret". Danske Speditørers indtræden i HTS har bevirket forandringer for Juridisk Afdeling, som i dag fortsat udgør Danske Speditørers juridiske afdeling, men samtidig er identisk med Transportjuridisk Afdeling under HTS og således kan bryste sig af at være med til at tegne transportområdet i HTS.

Foruden den fysiske flytning fra vore tidligere lokaliteter i frihavnen til Chr. IV's børsbygning i København har Transportjuridisk Afdeling måtte tage afsked med et par vellidte kolleger – samtidig har vi dog kunnet glæde os over at byde nye ansigter velkommen. Vi vil derfor gerne benytte dette nummer af "Speditionsret" til at markere, at Transportjuridisk Afdeling er på banen igen, og således præsentere vor nye trup via nedenstående artikler.

Hvad laver vi nu?

Transportjuridisk Afdeling fortsætter i den gamle Juridisk Afdelings fodspor og er nu godt i gang med sit 7. år som "advokatkontor". Dette indebærer, at afdelingens jurister – foruden den gratis telefoniske rådgivning ved simple forespørgsler – kan tilbyde medlemskredsen kvalificeret juridisk bistand på linie med den bistand, som eksterne advokater tilbyder, herunder føre retssager som mandatar for medlemsvirksomhederne ved hjælp af de advokater og advokatfuldmægtige, som er ansat i foreningen.

Transportjuridisk afdeling beskæftiger i dag 5 jurister og 2 stud. jur'er. Jurister-

nes primære arbejde består dagligt af besvare telefoniske forespørgsler fra medlemsvirksomhederne, behandling af uafsluttede T-forsendelser under EU-forsendelsesordningen, inkassovirksomhed samt sidst men ikke mindst sagsbehandling af konkrete sager primært inden for transportjuraens discipliner, herunder også retssagsførelse og kontraktudarbejdelse m.m. under betalingsordningen.

En lang række af Danske Speditørers medlemmer gør i dag brug af vore services, og det er interessant løbende at kunne konstatere, at såvel bredden som kompleksiteten af de juridiske problemstillinger, der tilgår afdelingen, bliver stadig større.

Til trods for at Transportjuridisk Afdeling allerede har fæstnet sig i bevidstheden hos transportadvokaterne i de større advokatfirmaer, er det endnu ikke alle medlemmer af Danske Speditører, som har fået øjnene op for vore konkurrencedygtige services. Flere og flere medlemsvirksomheder udtaler dog tilfredshed med at overføre deres juridiske arbejdsopgaver til afdelingen efter en kort prøveperiode.

Vore forcer

Foruden de egentlige skrivebordsopgaver fører Transportjuridisk Afdeling en lang række sager for domstolene, ikke alene vedrørende det traditionelle transportøransvar – bortkomst, beskadigelse og forsinkelse – men også vedrørende andre komplekse juridiske problemstillinger inden for de fire transportformer sø, vej, luft og bane. Afdelingens

medarbejdere fungerer derfor i dag som egentlige erhvervsrådgivere i bred forstand, hvorunder hovedvægten naturligvis ligger på transportjuraen.

Transportjuridisk Afdeling har blandt andet været involveret i rådgivning i forbindelse med køb og salg af speditionsvirksomheder samt udarbejdelse af samarbejdsaftaler mellem danske og/eller udenlandske speditionsvirksomheder, herunder spørgsmål om såvel virksomhedsoverdragelse, særlige ansættelsesforhold samt relationer til konkurrence Lovgivningen i øvrigt.

Endvidere har afdelingen udarbejdet en lang række kontrakter, blandt andet vedrørende tredjepartslogistik og lagerkontrakter, ligesom afdelingen har bistået en række medlemsvirksomheder ved kontraktforhandlinger i forbindelse med etablering af diverse samarbejder med transportkøbene virksomheder, hvor såvel medlemsvirksomhederne som de transportkøbene virksomheder efterfølgende har udtrykt tilfredshed med processen, idet det ved vore juristers deltagelse er lykkedes at skabe gensidig forståelse mellem de kontraherende parter for hinandens behov og betingelser undervejs.

Inkasso

Særligt skal det fremhæves, at Transportjuridisk Afdelings behandling af inkassosager helt fra starten har været en stor succes. De medlemsvirksomheder, som har valgt at overføre deres inkassoportefølje til Transportjuridisk Afdeling, har samstemmende

NUMMER 14
JULI 2004

I DETTE NUMMER:

Speditionsret – på banen igen

Side 1

Strid om ubetalte regninger ender ofte med ordene: "Så er det nok – nu ryger den sag til inkasso!"

Side 3

Skal speditøren fakturere sælger for udlæg til terminal fee for af- og pålæsning af varer solgt "FCA Danish Airport"?

Side 4

Hvordan sikres, at NSAB 2000 er vedtaget mellem speditør og transportkunde?

Side 5

Hurtig og effektiv stillingtagen til reklamationer betaler sig!

Side 6

givet udtryk for at være særdeles tilfreds med de høje inddrivelsesprocenter, som Transportjuridisk Afdeling har kunnet opnå. De fine resultater med inddrivelsen kan blandt andet forklares ud fra Transportjuridisk Afdelings specialviden på transportområdet og ikke mindst kendskabet til den særlige lovgivning, som forefindes på området. Særligt når det er den manglende betalingsvilje, der gør sig gældende, er det vigtigt at kende de ”rigtige argumenter” og den særlige lovgivning, som er gældende inden for spedititionsbranchen. Viser det sig imidlertid at være betalingsevnen, der er problemet, så er Transportjuridisk Afdeling dog ikke bedre til at plukke håret af en skal-det debitor end andre.

På utallige opfordringer fra en bred kreds af medlemsvirksomhederne arbejder Transportjuridisk Afdeling endvidere på at etablere et debitorregister, som vil kunne danne platform for et fælles register, hvor speditørerne én for alle kan indberette dårlige betalere og herefter undgå at ”brænde fingrene” mere end én gang, set under ét.

Transportjuridisk Afdeling i HTS

Danske Speditørers indtræden i HTS samt den fysiske flytning af sekretariatet til Børsen i København for godt og vel et år siden har som bemærket medført en række forandringer på både godt og ondt. Trans-

portjuridisk Afdelings tilpasning i de nye omgivelser og blandt de mange nye kolleger i resten af huset har kostet megen tid og ressourcer fra den daglige servicering af medlemsvirksomhederne – dette har enkelte medlemsvirksomheder da også har ladet os vide, hvilket vi naturligvis beklager.

Transportjuridisk Afdeling er i dag heldigvis ved at finde sig rigtig godt til rette i HTS og kan således glædes over de mange synergieffekter fra det øvrige HTS. Vi modtager dagligt henvendelser fra andre medlemskredse af HTS, hvor vi igennem vor oplysning om de særlige transportforhold oplever at skabe en forståelse ”på den anden side af bordet”, og vi håber således på sigt at kunne bidrage til at skabe en fornuftig balance mellem de involverede parter i et transportforløb. Endvidere nyder vi godt af, at forespørgsler fra medlemsvirksomhederne – som ikke direkte kan henføres under afdelingens særlige kompetenceområder, og som der tidligere blev brugt uforholdsmæssigt meget tid på – kan kanaliseres videre til det sted i HTS, hvor den rigtige specialviden på området er placeret. Medlemsvirksomheden opnår herved en hurtigere og mere kompetent besvarelse af sin forespørgsel end i ”gamle dage”.

For god ordens skyld skal det dog præciseres, at Transportjuridisk Afdeling først og

fremmest står til rådighed for medlemmerne af Danske Speditører. Men det forhold, at også andre HTS-medlemmer kontakter os, er medvirkende til, at vi opnår et bredere indblik i holdninger og opfattelser, og det kan dermed bidrage til vor rådgivning overfor vore kernekunder.

Fremtiden

Transportjuridisk Afdeling er altid på vej. Vi er bevidste om, at vi hele tiden kan og skal forbedre os for at kunne yde den optimale service over for medlemsvirksomhederne. Vi har en vision om fortsat at kunne udvikle nye samt at udbygge de services, som medlemskredsen har taget til sig og til stadighed efterspørger. Den brede erfaring i afdelingen vedrørende behandlingen af sager inden for transportjuraen har været med til at tiltrække stadig flere medlemsvirksomheder til Transportjuridisk Afdeling. Vi er derfor taknemlige for, at medlemmerne i fællesskab har bidraget til oprettelsen af en vidensbank med base i Transportjuridisk Afdeling. Vi er bevidste om, at det er medlemskredsen, som skaber grundlaget for, at vi kan såvel arbejde med som forbedrer os på lige netop den juridiske disciplin – transport- og spedititionsjuraen – som vi brænder for.

Vi ser frem til et fortsat stærkt samarbejde med Jer!



*Adam Goldschmidt
Advokat*



*Marie Overskov Dam
Advokatfuldmægtig*



*Stine Monefeldt Holm
Advokatfuldmægtig*



*Rasmus Køje
Advokatfuldmægtig*



*Merete Waring
Advokatfuldmægtig*

Strid om ubetalte regninger ender ofte med ordene: ”Så er det nok – nu ryger den sag til inkasso!”

Af Rasmus Køie
rak@hts.dk

Danske Speditørers inkassoafdeling varetager medlemmernes interesser i inddrivelse af ubetalte fordringer. Sagsbehandlingen varetages af cand.jur. Marie Overskov Dam og cand.jur. Rasmus Køie med assistance fra advokatsekretær Jeanine Rosenkilde-Gram, som frem til januar 2005 er barselsvikar for advokatsekretær Pernille Bredgaard Høeg.

På årsbasis behandles ganske mange inkassosager. I året 2003 blev der således opstartet ca. 200 sager.

En inkassosag opstartes typisk efter, at speditøren selv forgæves har forsøgt at inddrive fordringen ved skrivelse eller anden kontakt til debitor.

I nogle tilfælde reagerer debitor ikke på speditørens henvendelser, hvorfor sagen sendes til inkasso.

I andre tilfælde mangler debitor betalingsvilligheden. Er debitor en enkeltmandsvirksomhed, hæfter ejeren personligt med sin private formue. Har debitor ikke midler til betaling af sin gæld, og ejer denne herudover intet realiserbart formuegode, er Danske Speditørers inkassoafdeling desværre ikke bedre til at plukke håret af en skaldet end andre. Men løbende overvågning af debitor kan medføre, at der senere viser sig mulighed for udlæg.

Er der tale om et A/S eller ApS, kan visse debitors manglende betalingsvillighed opstå i forbindelse med en betalingsstandsning. Resultater betalingsstandsningen i konkurs, vil Juridisk Afdeling naturligvis

sørge for korrekt og rettidig anmeldelse af kravet hos konkursboets kurator.

Tilbage står de tilfælde, hvor debitor har tilkendegivet sin manglende vilje til at betale det skyldige, idet der i mere eller mindre kvalificeret grad er gjort indsigelser mod kravet. Disse indsigelser kan have lige så mange begrundelser, som der er sager, men består typisk i, at kravet er for stort, at der i forbindelse med transporten er sket fejl, indtrådt skade eller forsinkelse, eller at debitor allerede har betalt for fragten til hovedtransportøren og ikke vil pålægges udgifter til den afsluttende spedition og sluttransport. Også i dette tilfælde ønsker speditøren naturligvis at inddrive sin fordring.

Bestridt fordring til inkasso?

Spørgsmålet er herefter, om det er muligt at tage fordringen til inkasso, eller om der skal udtages stævning i sagen.

Den håndgribelige forskel på, om sagen kan tages til inkasso eller må fortsættes direkte ved sagsanlæg, består primært i, at der ved inkassoskrivelsen pålægges debitor et inkassosalær. Salærets størrelse følger givne retningslinier og udregnes på baggrund af fordringens størrelse og medvirker således til at dække speditørens omkostninger til inddrivelsen af beløbet. Endvidere spares omkostninger til retsafgift og tid ved udfærdigelse af stævning, ligesom sagens tidsmæssige udtrækning i øvrigt reduceres, alt under forudsætning af, at debitor betaler gælden som følge af inkassoskrivelsen.

Inkassolovens § 9 har følgende ordlyd:

”Inkassovirksomhed skal udøves i overensstemmelse med god inkassoskik. Det er i strid med god inkassoskik at anvende metoder, der udsætter nogen for urimelig pression, skade eller ulempe.”

Efter tidligere praksis blev det i medfør af inkassolovens § 9 anset for stridende mod god inkassoskik at tage en fordring til inkasso, hvis kravet i sagen var bestridt af debitor, og denne bestridelse ikke kunne anses som åbenbart grundløs. Var der således af debitor fremsat blot tilnærmelsesvist kvalificerede indsigelser i sagen over for speditøren eller senere ved Danske Speditørers fremsendelse af betalingspåkrav, måtte sagen fortsættes ved domstolene, således at der ikke ville kunne pålægges debitor det inkassogebyr, som dækker Danske Speditørers arbejde i sagen og dermed alle eller en del af speditørens omkostninger ved inddrivelsen.

Nyeste retspraksis

Den 15. oktober 2003 afsagde Højesteret dom i en sag, som vedrører spørgsmålet om, hvorvidt det fremtidigt er i strid med god advokatskik at tage en bestridt fordring til inkasso. Højesteret fastslår med dommen, at inkassolovens § 9 om god inkassoskik ikke er til hinder for, at en bestridt fordring tages til inkasso, uanset om debitor har fremsat kvalificerede indsigelser eller ej.

På den baggrund kan det foreløbigt konkluderes, at adgangen til at benytte inkassovejen ved inddrivelse af ubetalte regninger er lettet juridisk, og at dette bør

Tjekliste ved opstart af inkassosag:

- 1) Send påkravsskrivelse med angivelse af en 10-dages frist til debitor. For nærmere information vedrørende udformning og indhold af skrivelsen kontakt Rasmus Køie hos Danske speditører.

Hvis debitor fortsat ikke betaler kravet:

- 2) Send sagen til inkasso hos Danske speditører. Der skal ved indsendelsen af sagen vedlægges samtlige fakturaer og eventuel korrespondance i sagen. Husk at oplyse, hvorvidt debitor har fremsat indsigelser i sagen, og hvad indsigelserne i givet fald omfatter. Endvidere skal alt andet materiale af betydning vedlægges.

Herefter sørger Danske Speditører for inkassation af kravet.

betyde en øget mulighed for at få dækket de omkostninger, der uafværgeligt opstår i forbindelse med retslig inkassation af ubetalte fakturaer. I forbindelse med sager, hvor debitor simpelthen ikke reagerer på henvendelserne, selv efter at sagen er taget til inkasso, er eneste mulighed for at tvangsfuldbyrde sit krav imidlertid fortsat udtagelse af stævning.

Informationer om kravet og debitors indsigelser

Danske Speditører skal fortsat undersøge alle oplysninger til brug for den juridiske belysning af sagens indhold. Disse informationer må nødvendigvis tilvejebringes fra speditøren. Ved overdragelse af en sag til retslig inkasso er det således nødvendigt, at speditøren oplyser alle aspekter omkring debitors eventuelle indsigelser til

Danske Speditører. For at modtage korrekt rådgivning fra juristen skal aspekter, der både gavner såvel som taler imod ens sag, fremlægges.

Fremsendelse af påkravsskrivelse

Endvidere vil det fortsat være i strid mod god inkassoskik at tage en fordring til inkasso, uden forinden at have fremsat skriftligt betalingspåkrav til debitor.

Fremsendelsen af påkrav til debitor skal ikke nødvendigvis ske via Danske Speditører. Speditøren kan selv sende påkravet. Danske Speditørers Juridiske Afdeling opfordrer alle medlemmer til selv at fremsende påkrav til debitor, før sagen overdrages hertil. Dette letter sagsbehandlingen, idet sagen på den baggrund kan tages direkte til inkasso, når den modtages hos Juridisk

Afdeling.

Danske Speditørers inkassoafdeling I de situationer, hvor debitor ikke betaler sine fakturaer, står Danske Speditører til Deres rådighed i forbindelse med inkassations af kravet. Vor ekspertise inden for transportjuraen afspejler sig naturligvis i spørgsmål vedrørende inkassation af speditørers ubetalte fordringer. Endvidere har Danske Speditørers inkassovirksomhed gennem de sidste 5 år gjort sig synlig blandt transportbranchens debitorer. Dette har udbredt vort ry som effektivt inkassokontor, hvilket i nogle tilfælde i sig selv er en medhjælpende faktor ved inddrivelsen.

Et er at have ret – et andet at få ret!

Skal speditøren fakturere sælger for udlæg til terminal fee for af- og pålæsning af varer solgt ”FCA Danish Airport”?

*Adam Goldschmidt
adg@hts.dk*

Skal speditøren fakturere sælger for udlæg til terminal fee for af- og pålæsning af varer solgt ”FCA Danish Airport”?

I forlængelse af telefoniske forespørgsler er vi hos Danske Speditører blevet opmærksomme på, at flere speditører tilsyneladende fakturerer sælger for terminal fee for af- og pålæsning, når varer sælges på ”FCA Danish Airport”-vilkår.

Jeg er imidlertid af den opfattelse, at sælger ikke skal bære denne omkostning, hvilket der redegøres for i det følgende:

”Free Carrier” (FCA), som anvendes uanset transportmiddel, betyder, at sælger leverer varen, klareret for eksport, til den af køber udpegede fragtfører på den angivne plads. Såfremt den angivne plads er sælgers forretningssted, skal sælger sørge for pålæsningen dér, og levering kan først betragtes som gennemført, når varen er læsset på transportmidlet, som tilvejebringes af den af køber udpegede fragtfører.

Er den angivne plads derimod et hvilket som helst andet sted end sælgers forretningssted, kan leveringen betragtes som gennemført, når varen er stillet til disposition for den af køber udpegede fragtfører på sælgers transportmiddel i ikke-aflæsset stand. Leveringen foretages således før aflæsning fra sælgers transportmiddel og naturligvis også før den efterfølgende pålæsning på det afhentende transportmiddel.

Ved salg på vilkår ”FCA Danish Airport” udgør den angivne plads (”Danish Airport”)

typisk ikke sælgers forretningssted, hvorfor levering kan anses for tilendebragt, når godset i ikke-aflæsset stand stilles til disposition for den af køber udpegede fragtfører på den angivne plads.

Under FCA-vilkåret svarer leveringstidspunktet endvidere til skæringstidspunktet for fordelingen af omkostninger knyttet til transporten mellem sælger og køber. Sælger skal således afholde alle omkostninger vedrørende varen, indtil levering har fundet sted, mens køber afholder efterfølgende omkostninger. Ved salg på ”FCA Danish Airport”-vilkår vil det sige, at skæringstidspunktet er det tidspunkt, hvor varen stilles til disposition for den afhentende fragtfører i uafæsset stand på den angivne plads.

Omkostningerne knyttet til den efterfølgende af- og pålæsning inden den videre transport hviler således på køber og ikke på sælger. Køber bør tilsvarende bære omkostninger bl.a. til varens opbevaring, indtil den kan videresendes, omkostninger under transit, losning, importtold og eventuel hjemtagning.

Såfremt køber ønsker at begrænse omkostningerne knyttet til godsets opbevaring i fragtførerens afsendelsesterminal, kan det til FCA-vilkåret tilføjes ”Transport Handling Charges for Seller’s Account”. I så fald er sælger naturligvis debitor for terminal fee ved af- og pålæsning.

Ved pladsangivelsen ”Danish Airport” vil der – selv inden for den enkelte lufthavn – formentlig være flere mulige steder inden

for den angivne plads, hvor levering kan gennemføres. I denne situation kan sælger ensidigt og i overensstemmelse med egne interesser vælge konkret leveringssted inden for pladsen, medmindre leveringsstedet er fastlagt af handelssædvane.

Sælger skal således ikke bære nævnte omkostning. Speditørens udlæg på vegne sælger kan dog være berettiget, hvis der mellem sælger og køber er indgået aftale om, at sælger og derved dennes speditør i første omgang afholder nævnte omkostning.



Hvordan sikres, at NSAB 2000 er vedtaget mellem speditør og transportkunde?

Merete Waring
mwa@hts.dk

Denne artikel kan læses i forlængelse af informationen i cirkulære nr. 11 af 2. juni 2004 – se www.daps.dk – om nødvendigheden af at være opmærksom på lovvalg og værneting under samarbejdet med parter fra de nye EU-lande.

Den nu implementerede østudvidelse fører formentlig til, at en række af vore medlemmer indgår nye samarbejdsaftaler med østeuropæiske speditørfirmaer og vognmænd. Indholdet i denne artikel er dog ikke udelukkende rettet mod fremtidige samarbejder i de nye medlemslande, men gælder i lige så høj grad for de transportforhold, der også før østudvidelsen var speditørens hverdag.

I juridisk afdeling er et af de hyppigste spørgsmål til speditøren, om det kan dokumenteres, at NSAB 2000 er vedtaget over for transportkunden eller en samarbejdspartner.

Dette naturligvis fordi en række af de regler, der er indeholdt i NSAB, er til fordel for speditøren og opvejer det strenge ansvar, branchen er underlagt, samt regulerer flere andre interne forhold mellem speditøren og dennes aftalepartner.

En række ansvarsbegrænsningsregler findes i diverse andre internationale regelsæt, men der vil stadig være en del særregler i NSAB, der vil kunne påberåbes ved siden af CMR-, Sø-, luftfarts- og jernbaneloven. Eksempler herpå er NSAB § 14 om pant, § 26 om formidleransvaret og § 27 om opbevaring.

Fra Danske Speditørers side er der udført en anbefaling om, at der ikke blot skal henvises til NSAB, men at de vilkår, der ikke er til fordel for transportkøber, skal fremhæves. Denne anbefaling er baseret på det faktum, at domstolene i en lang række retssager har stillet dette som en klar forudsætning for, at et – set fra speditørens aftalepartners synsvinkel – bebyrdende vilkår kunne benyttes af speditøren. Henvielsen lyder som bekendt for de fleste:

Medlem af Nordisk Speditørforbund. Alle opgaver udføres iht. Nordisk Speditørforbunds Almindelige bestemmelser (NSAB2000). Bestemmelserne begrænser vort ansvar for bortkomst, forringelse eller beskadigelse af gods til SDR 8,33 pr. kg og forsinkelse op til fragtbeløbet, maksimalt SDR 50.000 for hver ordre. Ved oplagring er speditørens samlede ansvar for skade

ved en og samme hændelse begrænset til SDR 500.000 (§ 27). Særlig opmærksomhed henledes på, at krav mod speditøren forældes efter 1 år (§ 30), og at panteretten (§ 14) omfatter såvel aktuelle som tidligere krav. Krav på fragt m.v. skal honoreres uanset handelsaftalens leveringsbetingelser (§ 10).

Når man som jurist skal vurdere, om NSAB er vedtaget, tages udgangspunkt i aftalelovens principper, sådan som disse er udviklet og anvendt af domstolene. Af



retspraksis kan udledes, at det parterne – typisk speditøren - ønsker skal gælde, skal være aftalt inden transporten – eventuelt oplagringen – påbegyndes, d.v.s. inden godset afhentes eller overgives.

En gennemgang af retspraksis viser, at domstolene, særligt Højesteret, udviser den største strenghed i vurderingen af, hvorvidt de formelle forhold omkring aftaleindgåelse er opfyldte. Det fremgår dog af dommene, at det i og for sig er ligegyldigt, hvilket dokument der påberåbes af speditøren for at påvise, at NSAB er en del af aftalen. Dokumentet kan således være en kvittering med angivelse af NSAB for modtagelse af godset til oplagring, inden dette fysisk placeres på lageret. En faktura, der fremkommer, inden godset overgives, eller et fragtbrev, der overgives, inden godset overtages. Det kan altså udledes af dommene, at det i princippet er uden betydning, hvad dokumentet kaldes, blot det er fremkommet inden opstart af speditørens opgaven. Derfor må det kunne udledes, at også en e-mail med henvisning til NSAB er tilstrækkelig. Husk derfor altid at gemme e-mails!

Af vore sager kan vi ofte se, at der ikke er henvist til NSAB med angivelse af byrdefulde vilkår i de e-mails, vi modtager fra medlemmer, og ofte heller ikke i de e-mails, der indgår i en sag! Selvom en e-mail bliver lidt længere af tilføjelsen, koster det jo ikke mere tid at fremsende den!

Såfremt fragtbrev, faktura eller andet dokument først fremkommer efter speditøren

ansørgavens opstart, forudsætter NSAB's anvendelighed, at pågældende kunde 1) løbende har handlet med speditøren, og 2) at der derfor gentagne gange har været fremsendt diverse dokumenter med angivelse af NSAB-klausulen.

Domstolene har også taget stilling til spørgsmålet om vedtagelse i tilfælde, hvor der har været tale om store, professionelle eksportører, der måtte forventes at være vidende om, at størstedelen af danske speditører arbejder i henhold til NSAB. Men retspraksis er klar. Har den professionelle eksportør ikke samarbejdet med den konkrete speditør, med hvem tvisten er opstået, kan speditøren ikke påberåbe sig NSAB, når de i artiklen beskrevne krav ikke er opfyldt. Der er ikke i dommene taget stilling til, om det er tilstrækkeligt, at man f.eks. to år tidligere udførte en transport for storekspeditøren i henhold til NSAB.

At domstolene er særdeles strenge, viser sig også i det lidt specielle tilfælde, hvor det var transportkunden, der ønskede, at NSAB skulle gælde. Årsagen var, at erstatningen på SDR 8,33 i.h.t. NSAB ville give kunden en højere erstatning end det i et konnossementet anførte. Konnossementet var aftalegrundlaget, og Højesteret siger: At da dokumentet med NSAB først fremkom under transporten, var NSAB ikke vedtaget. Kunden måtte derfor nøjes med SDR 2 pr. kg bruttovægt.

Det gode råd herfra er derfor: Skal NSAB være gældende over for en løbende samarbejdspartner, skal det i det grundlæggende kontraktgrundlaget sikres, at NSAB er en del af aftalen. Få dette tilføjet i kontrakten og vedlæg NSAB i sin helhed. NSAB foreligger hos Danske Speditører på de nordiske sprog samt på tysk, engelsk, fransk og russisk. Sørg samtidig for i samarbejdskontrakten at sikre, at jeres samarbejdspartner er forpligtet til at lade sine underfragtførere være omfattet af NSAB-grundlaget. Dette sikrer først og fremmest jeres direkte samarbejdspartner, men kan også have betydning alene for jer.

Disse anbefalinger gælder som sagt også for det samarbejde, medlemmer af Danske Speditører allerede har indgået – en aftale kan altid søges tilføjet nye forhold, der naturligvis kræver accept af samarbejdspartneren.

I alle andre mere "tilfældige" transportforhold er anbefalingen: Send en ordre-

bekræftelse pr. e-mail med angivelse af NSAB og de byrdefulde vilkår straks, når der telefonisk er sagt ja til at udføre en speditjonsopgave – hvis der ikke er tid til at udstede et dokument, der er fremme før ordrens påbegyndelse.

Hurtig og effektiv stillingtagen til reklamationer betaler sig!

Marie Overskov Dam
mod@hts.dk

De strenge reklamerationsregler i transportlovgivningen betyder, at en modtager, som ved modtagelse af gods, der er beskadiget, forsinket, bortkommet eller lignende, skal tage forbehold på transportens fragtbrev og/eller fremsende reklamation straks skade, forsinkelse eller bortkomst konstateres.

Dette betyder i praksis, at der bliver taget forbehold og fremsendt reklamationer, uanset at det på tidspunktet for fremsendelse af reklamation ikke er muligt at konstatere omfanget af skaden eller tabet i anledning af forsinkelse m.v.

En reklamation eller foreløbig ansvarlighedsholdelse for skade, forsinkelse m.v., som ikke indeholder nærmere opgørelse af erstatningskravet, betyder, at mange speditører i praksis udskyder behandlingen af sagen, til nærmere dokumentation for kravet modtages. Det er imidlertid meget vigtigt, at speditøren er opmærksom på en række forhold allerede i forbindelse med reklamationen/erstatningskravets modtagelse, og at speditøren allerede ved modtagelse af reklamationen reagerer over for afsenderen.

Afvisning af kravet

Når en ordregiver/kunde fremsender reklamation eller eksempelvis foreløbig ansvarlighedsholdelse for skade, forsinkelse m.v., kan forældelse af erstatningskravet blive suspenderet, indtil speditationsvirksomheden afviser erstatningskravet. Dette betyder, at forældelsesfristen på 1 år, jf. CMR-loven, som bevirker, at kravet på erstatning forældes efter 1 år, kan være sat ud af kraft, indtil speditationsvirksomheden vælger at afvise kravet.

Med andre ord: Det er vigtigt, at et krav på erstatning under alle omstændigheder afvises, hvis speditationsvirksomheden ikke mener sig erstatningsansvarlig, eller hvis erstatningskravet ikke er tilstrækkeligt specificeret eller dokumenteret. I modsat fald kan det betyde, at erstatningskravet ikke forældes efter 1 år. En forældelse, som ellers ville betyde, at erstatningskravet ikke ville kunne fremsættes overfor speditationsvirksomheden, hvis kunden ikke havde anlagt sag inden 1 år.



Henvi sning til forsikrings selskab

Det ses ofte i praksis, at speditationsvirksomheden vælger at overgive kravet på erstatning til deres forsikrings selskab, hvorigennem virksomheden har forsikret deres ansvar. En sådan forsikring kaldes en SAF-forsikring (speditøransvarsforsikring).

Det skal til alle tider anbefales, at forsikrings selskabet underrettes om enhver skade, som speditationsvirksomheden måtte modtage, således at forsikrings selskabet ikke senere hen kan afvise dækning af en skade under henvisning til, at de ikke er

blevet underrettet om skaden i rette tid.

Det kan imidlertid ikke anbefales, at en speditationsvirksomhed, som har modtaget et erstatningskrav, blot henviser kunden til, at kravet er anmeldt til forsikrings selskabet, og at behandling af erstatningskravet afventer svar fra forsikrings selskabet.

Speditationsvirksomheden har ved et sådan svar til kunden – som desværre ofte ses i praksis – ikke afvist kravet behørigt, jf. forrige afsnit, og forældelsesfristen er ikke afbrudt, d.v.s. forældelsesfristen udløber ikke efter 1 år.

Forslag til standard procedure

Juridisk afdeling har som en service til medlemsvirksomhederne udarbejdet en standardskrivelse til brug for besvarelse af reklamationer/ansvarlighedsholdelser modtaget fra en kunde/modtager, og som ikke indeholder tilstrækkelig kravspecifikation og/eller dokumentation. Ved skrivelsen sikrer speditationsvirksomheden, at suspensionen af forældelsesfristen afbrydes så tidligt som muligt i sagsforløbet.

Det skal understreges, at det er et standardforslag, og at der i de fleste tilfælde vil være behov for at tilrette brevet i overensstemmelse med den konkrete sag. Skrivelsen er udarbejdet på baggrund af reglerne i CMR-loven og er derfor ment for anvendelse ved krav modtaget i forbindelse med vej-transporter på grund af de særregler om suspension af forældelsesfrister, som særskilt fremgår af CMR-loven.

Standardskrivelse, jf. nedenfor, kan hentes på Danske Speditørers hjemmeside www.dasp.dk.

”Jeg skal hermed bekræfte modtagelsen af ovennævnte skrivelse.

Indtil jeg modtager nærmere specifikation samt dokumentation for Deres fremsatte krav, herunder for erstatningskravets størrelse, nødsages jeg til at afvise Deres krav.

Jeg returnerer samtidig de af Dem fremsendte originaldokumenter.

Jeg vil ved modtagelse af nærmere dokumentation for Deres krav behandle sagen.

Skulle De have spørgsmål i anledning af ovenstående, skal De være velkommen til at kontakte undertegnede.”