

SPEDITIONSRET



HTSi
ERHVERVSORGANISATIONEN · BORSEN

NUMMER 21
AUGUST 2006

I DETTE NUMMER:

Ansvar og forsikring

Philip Graff, advokat
philip.graff@dk.maqs.com

Vi har igennem den senere tid modtaget adskillige forespørgsler og sager vedrørende forsikringsdækning i forbindelse med transportskader. Sagerne dækker et bredt spektrum af de forhold, der typisk kan opstå, og vi har nedenfor foretaget en inddeling i grupper, hvor vi har fremhævet de typiske problemstillinger og enkle måder at løse disse på.

Varejeres anmeldelse til vareforsikring

I adskillige sager har vareejeren ikke foretaget anmeldelse til sin vareforsikring på trods af, at der er tale om transportskade. Dette forekommer ganske besynderligt, eftersom vareejeren har betalt for vareforsikringen. Der kan som udgangspunkt næppe stilles krav om, at vareejeren skal anmelde skaden til vareforsikringselskabet, om end det er oplagt, at speditøren bør opfordre vareejeren hertil.

Fordelene ved, at vareejeren anmelder skader til sit vareforsikringselskab er:

- der vil ske professionel behandling af skaden og være forståelse for ansvarsfrihedsgrunde, ansvarsbegrænsningsbeløb og for, at ikke alle erstatningsposter er erstatningsberettigede under dansk ret,
- og endnu mere væsentligt er, at det kommercielle forhold mellem speditør og kunde efter anmeldelsen til og udbetaling fra vareforsikringselskabet ikke vil blive belastet i nær samme omfang, som hvis der er tale om direkte konflikt mellem speditøren og kunden. Det er klart, at kunden stadig vil være opmærksom på afholdelse af eventuel

selvrisiko, men dette er normalt et mindre beløb i forhold til den samlede vareskade og muligheden for at opretholde et fornuftigt forhold mellem parterne og dermed bevare forretningen og er derfor meget bedre.

Anmeldelse til speditøransvarsforsikringselskab

Også her har vi i flere tilfælde set, at der ikke er sket anmeldelse i fornøden tid, og det er vigtigt, at behandlere af skadessager er opmærksomme på øjeblikkelig anmeldelse af skader til SAF-forsikringen.

Fordelene ved hurtig anmeldelse er blandt andre følgende:

- det er kommercielt hensigtsmæssigt at få løst sagerne så hurtigt som muligt,
- mulighederne for bevissikring i form af fastlæggelse af fakta og vidneforklaringerne er eksponentielt faldende med tiden,
- visse forsikringsaftaler indeholder klausuler om, at der ikke er dækning, såfremt anmeldelse først er sket på et tidspunkt, hvor forsikringselskabet ikke har mulighed for regres mod en eventuel udførende transportør,
- forsikringselskabet vil i langt de fleste tilfælde også dække omkostninger ved forsvaret af speditørens interesser,
- da både vare- og speditøransvarsforsikringsudbydere i hvert fald i Danmark består af en mindre kreds, vil det ofte være muligt at afdække, hvorvidt flere led i transportkæden er forsikret det samme sted, og omkostningerne ved placering af an-

svaret vil dermed ofte kunne reduceres betydeligt.

Vigtigst af alt er det dog, at indstillingen til meget sene anmeldelser i forsikringselskaberne af naturlige årsager vil være mindre positiv end ved en øjeblikkelig eller hurtig anmeldelse.

Skifte af forsikringselskab

Opmærksomheden henledes på, at der ved skift af ansvarsforsikringselskab kan opstå en uheldig situation for speditøren, idet det afgående forsikringselskab ofte kan vælge alene at dække skader, som anmeldes indtil en bestemt dato ("udløbsdatoen"). Såfremt skader anmeldes efter udløbsdatoen, vil et forsikringselskab, som ikke længere har kommerciel interesse i at opretholde et forhold til speditøren, måske forsøge at påberåbe sig, at skaden er anmeldt for sent. Såfremt der ikke ved tegningen af en forsikring i det nye forsikringselskab er taget højde for sådanne sent indkomne krav, kan speditøren stå i den situation, at der ikke med sikkerhed er forsikringsdækning. Problemet kan afhjælpes enten ved, at det afgående forsikringselskab ikke indsætter en sådan udløbsdato, eller at det nye forsikringselskab retroaktivt går ind og dækker krav, som udspringer af forhold inden forsikringens begyndelsesdato, men hvor kravet først er blevet fremsat efter forsikringens begyndelsesdato.

Ansvar og forsikring

Side 1

Bemærkelsesværdig tysk fortolkning af bestemmelsen om grov uagtsomhed i CMR

Side 2

Ordregivers hæftelse for fragtbetaling

Side 2

Erstatning i forbindelse med forsinkelse af luftfragt

Side 3

Danske Speditørers kautionsordning

Side 4

Bemærkelsesværdig tysk fortolkning af bestemmelsen om grov uagtsomhed i CMR

Lissi Andersen, advokat
lissi.andersen@dk.maqs.com

Tysk retspraksis i CMR-sager giver anledning til, at speditører tager tyske kunders og underleverandørers trusler om sagsanlæg i Tyskland meget alvorlig, idet de tyske domstole pålægger speditøren at bevise, at f.eks. bortkomst ikke skyldes grov uagtsomhed udvist af speditøren.

En konkret sag, der behandles af Danske Speditørers juridiske afdeling, giver nu anledning til at opfordre Danske Speditørers medlemmer til at reagerer straks, der er tegn på, at især bortkomst af gods under en international landevejstransport kan udvikle sig til et sagsanlæg i Tyskland.

Baggrunden herfor er de tyske domstoles fortolkning af bestemmelsen i CMR om forsæt og grov uagtsomhed, som er i stærk kontrast til såvel de danske, svenske og norske domstoles fortolkning af samme bestemmelse.

Har den skadelidte i en dansk retssag bevist, at bortkomst af gods er sket, mens godset er i speditørens eller dennes undertransportørs varetægt – evt. ved at fremlægge et ”rent” CMR-fragtbrev udstedt af speditøren, hvorpå modtageren har taget forbehold for godsets tilstand ved modtagelsen – kan speditøren kun blive fri for fragtføreransvaret i CMR, hvis han beviser enten, A) at bortkomsten skyldes forhold, som han ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge, eller speditøren B) sandsynliggør, at bortkomsten skyldes et eller flere af de forhold, der er opregnet i CMR-lovens § 25, stk. 1. I sidstnævnte

tilfælde påhviler det efterfølgende den skadelidte at bevise, at bortkomsten - på trods af sandsynligheden herfor - ikke skyldes de nævnte forhold.

I praksis er det dog ganske vanskeligt som speditør at blive fri for fragtføreransvaret og blandt andet af denne grund er fragtføreransvaret begrænset til SDR 8,33 per kilo bortkommet gods. Denne mulighed for begrænsning af ansvaret bortfalder dog, hvis den skadelidte kan bevise, at bortkomsten skyldes speditørens forsæt eller grove uagtsomhed. I disse tilfælde kan den skadelidte således kræve sit fulde tab erstattet. Dette forudsætter imidlertid, at den skadelidte kan redegøre for de faktiske omstændigheder i forbindelse med bortkomsten.

Ifølge de tyske domstole er det imidlertid sådan, at der er en formodning for, at en bortkomst skyldes forsæt eller grov uagtsomhed, hvis de nærmere omstændigheder omkring bortkomsten ikke kan oplyses. I tysk ret ser man endvidere fragtføreren som værende den nærmeste til at oplyse, hvad der er sket under transporten. Kan fragtføreren således ikke - ved f.eks. at føre chaufføren som vidne - bevise, hvad der konkret er sket, er de tyske domstole af den opfattelse, at bortkomsten må skyldes chaufførens tyveri, hvilket er ensbetydende med forsæt.

Dette skift i hvem, der bærer bevisbyrden for forsæt/den grove uagtsomhed, kan således få alvorlige økonomiske følger for speditøren. Det er i den forbindelse uklart,

om speditørens ansvarsforsikring vil yde forsikringsdækning, hvis speditøren ved en tysk ret er blevet dømt for at have forårsaget en bortkomst ved forsæt eller grov uagtsomhed, blot fordi han ikke kunne redegøre for de konkrete omstændigheder i forbindelse med bortkomsten. Normalt yder speditøransvarsforsikringen således ikke dækning, hvis bortkomst, skade eller forsinkelse er forårsaget ved speditørens forsæt eller grov uagtsomhed.

Danske Speditørers medlemmer anbefales derfor at søge juridiske bistand, så snart en sag om bortkomst synes at ville udvikle sig til en decideret retssag, som kan anlægges i Tyskland.

Danske Speditørers juridiske afdeling står naturligvis til Deres rådighed, såfremt De har spørgsmål i anledning af ovenstående.

Ordregivers hæftelse for fragtbetaling

Rasmus Køie, juridisk konsulent
rak@htsi.dk

Acceptér ikke debitorskifte ved fakturering til tredjemand!

Som led i de mange juridiske forespørgsler, der stilles af medlemmer til Danske Speditørers juridiske hotline, ses ofte spørgsmålet om ordregiverhæftelse. Dette giver typisk anledning til tvister, når ordregiver påstår ikke at ville betale på grund af en fragtbetalingsklausul i den købsaftale, der ligger til grund for transportaftalen. Yderligere kompliceret bliver forholdet, hvis speditøren – grundet dennes kendskab til aftalen om fragtomkostningsfordeling i handelsaftalen – debiterer andre end ordregiveren for fragt og speditationsydelser.

Nærværende artikel har til hensigt nærmere at beskrive den retlige stilling og risici i tilfælde, hvor speditøren fakturerer fragten til andre end speditørens ordregiver.

NSAB § 10 – transportaftalens forhold til købsaftalen

NSAB 2000 § 10, 1. led, har følgende ordlyd:

”Uanset hvad der gælder for ordregiverens betalingspligt ifølge indgået købsaftale eller transportaftale med andre end speditøren, har ordregiveren pligt til på anfordring at betale speditøren dennes tilgodehavende (vederlag, forskud, godtgørelse af udlæg

mv.) mod fornøden dokumentation” (Min understregning).

Som det ses, vedrører § 10 speditørens ret til fragtbetaling, uanset modstridende aftale mellem speditørens ordregiver og dennes samhandelspartner, og bestemmelsen løser således ikke selvstændigt problematikken vedrørende forholdet til ordregiver, når dette bunder i speditørens egne handlinger - her faktureringen til tredjemand. NSAB 2000 § 10 frembyder dog i sig selv visse overvejelser, som er selvstændigt behandlet i Speditationsret nr. 17 af august 2005, hvortil der henvises.

Spørgsmålet er herefter om speditøren selv ved at fakturere andre end ordregiver kan ændre på det klare udgangspunkt om, at speditørens ordregiver er den umiddelbare fragtbetalingspligtige. Svaret herpå er i hovedsagen ”ja”, men som det vil fremgå nedenfor, er der modifikationer hertil, ligesom risikoen med forholdsvis enkle midler kan afdækkes.

Fakturering til andre end ordregiver - accept af debitorskifte?

Udgangspunktet i dansk ret for så vidt angår betalingsforpligtelsen i kontraktforhold er ganske klar: Den, der bestiller en vare eller tjenesteydelse, er som udgangspunkt selv debitor for betalingen heraf. Hertil kommer, at debitorskifte kræver accept fra kreditor (modsat kreditorskifte, der ikke kræver debitors accept).

Det forekommer erfaringsmæssigt ofte, at speditøren fakturerer andre end ordregiveren. Typisk sker dette som et led i speditørens service og med baggrund i speditørens indsigt i leverings- og betalingsbetingelser i den handelsaftale, der ligger til grund for transporten, fx transportomkostningsfordelingen i henhold til Incoterms 2000. Således ses det fx ikke sjældent, at det er sælgeren i et Ex Works-køb (også kaldet Ab Fabrik), der henvender sig til speditøren, uanset at fragtbetalingsforpligtelsen i henhold til denne Incoterm påhviler køber.

Hvis speditøren i denne situation fremsender sin faktura til køber, bringer han sig i fare for ikke senere at kunne henholde sig til sælger (ordregiver) for fragtbetalingen, hvilket ofte bliver relevant, fx i tilfælde af

insolvens eller konkurs hos køber.

Særligt i de tilfælde, hvor speditøren - den fremsendelse af fakturaen til andre end ordregiveren giver ordregiver oplysning herom, bibringes ordregiver derved potentielt en berettiget forventning om at være frigjort fra betalingsforpligtelsen.

Ofte fremsendes regningen imidlertid til tredjemand uden, at der sker udtrykkelig meddelelse herom til ordregiver. Også i disse tilfælde er speditøren i fare for ikke senere hen at kunne hente fragten hos ordregiver. Speditørens fakturering til tredjemand kan afhængig af omstændighederne tages til udtryk for en (stiltiende) accept af fragtdebitorskifte fra ordregiver til tredjemand. Sideløbende hermed foreligger en (mindre udtalt) risiko for, at speditøren ved det efterfølgende forsøg på inddrivelse hos ordregiver - efter forinden forgæves at have forsøgt sig hos tredjemand - rammes af en insigelse om passivitet.

Forholdsregler til imødegåelse af utilsigtet accept af debitorskifte

Som det fremgår af ovenstående bringer fakturering til tredjemand speditøren i en debitorrisiko, som ofte ikke er tilsigtet. Dette uanset om meddeles herom er givet til ordregiver eller ej. Der er således al mulig god grund til at søge denne risiko afdækket.

Enklest foregribes problematikken ved udtrykkeligt at tage skriftligt forbehold over for ordregiver senest samtidig med fakturering til tredjemand.

Til brug herfor kan følgende formulering anvendes i aftalen med ordregiver:

”Fakturering til [Tredjemand] er ikke udtryk for [Speditørens] accept af debitorskifte vedrørende fragtbetaling.

Såfremt [Tredjemand] ikke honorerer [Speditørens] krav på fragtbetaling, forbeholdes [Speditørens] ret til fragtbetaling mod [Ordregiver].”

For yderligere assistance vedrørende fakturerings- eller inddrivelsesforretninger står Danske Speditørers juridiske afdeling, såvel som inkassoafdelingen naturligvis til Deres disposition, herunder med individuel formulering af forbehold for debitorskifte.

Juridisk Afdeling træffes på telefon 70 13 12 14, hvor der altid kan træffes en jurist.



Erstatning i forbindelse med forsinkelse af luftfragt

*Marie Louise Fritz, stud.merc.jur.
marie.louise.fritz@dk.maqs.com*

Retsstillingen i forbindelse med forsinkelse af luftfragt kan give anledning til tvivl.

Luftfartslovens § 103 bestemmer: ”Er godset ikke ankommet senest 7 dage efter, at det skulle være kommet frem, kan modtageren gøre sine rettigheder efter befodringsaftalen gældende mod befodreren.” Denne bestemmelse suppleres af § 104, hvorefter § 103 ikke kan fraviges, medmindre dette anføres i luftfragtbrevet eller på godskvitteringen.

På forsiden af IATA-fragtbreve fremgår de betingelser, hvorunder luftfragten finder sted. Her fremgår det under punkt 8, at befodreren påtager sig befodringsopgaven med rimelig afsendelse (reasonable dispatch). Det må herudfra antages, at luftfartsloven er fraveget således, at tids-

fristen i § 103 ikke længere er fast, men i praksis kommer an på et skøn. Derudover begrænses ansvaret til at dække en værdi på 250 French gold francs pr. kg af det forsinkede gods, hvilket svarer til omkring USD 20,00 pr. kg. Det fremgår endvidere af fragtbrevet, at der skal reklameres skriftligt over forsinkelse inden for 21 dage efter, at godset er kommet modtageren i hænde.

Kommer godset fra Norden, nærmere bestemt fra et af de lande, der har vedtaget NSAB, må det antages, at transporten udføres i henhold til NSAB, såfremt dette fremgår af fragtbrevet. Dette vil medføre, at det er NSAB § 6, der regulerer, hvornår der er tale om forsinkelse. Her er reglen, at godset skal komme frem inden for rimelig tid. Ved vurderingen af dette skal der tages

hensyn til de oplysninger, der er givet omkring ankomsttid i forbindelse med aftalens indgåelse. Der er således ikke fastsat nogen egentlig tidsfrist for, hvornår der er tale om forsinkelse, det må i hvert enkelt tilfælde komme an på et skøn. Dette er i overensstemmelse med IATA's betingelser.

Opstår der forsinkelse, er det speditørens ansvar i henhold til NSAB § 8, at der reklameres over for luftfartselskabet. Erstatning for forsinkelse ydes i henhold til NSAB § 20, jf. NSAB § 6, for sådanne direkte og rimelige omkostninger, som speditøren på tidspunktet for aftalens indgåelse kunne forudse som en sandsynlig følge af forsinkelsen, dog højst et beløb svarende til den aftalte fragt eller andet vederlag. Det vil sige, at er der sammen-

hæng mellem modtagers økonomiske tab og forsinkelsen, og burde speditøren have forudset dette, ifalder han erstatningsansvar. Dette harmonerer imidlertid ikke fuldstændig med IATA's betingelser, idet der er forskel på erstatningens størrelse. Der er derfor her en uklarhed i forhold til regelsættene, som ikke ses at være afklaret. Det er således uvist, hvilken erstatning modtager kan kræve, når begge regelsæt er vedtaget i henhold til fragtbrevet.

På den ene side kan IATA's regler gå forud for NSAB, da det fremgår i NSAB § 1, at bestemmelserne kan fraviges, såfremt dette er udtrykkeligt aftalt. Dette betyder, at er-

statningen begrænses til 250 French gold francs pr. kg af det forsinkede gods. På den anden side kan det tolkes således, at kravstiller kan vælge det regelsæt, der stiller ham bedst, netop fordi der er uklarhed om retsstillingen.

Det må herudfra konkluderes, at hvorvidt der er tale om en forsinkelse, der kan give anledning til erstatning, må komme an på et konkret skøn. Det skal dog erindres, at luftfragt er den transportform, hvor der forventes hurtighed, og dette skal tages med i overvejelserne omkring skønnet. Der kan argumenteres for, at erstatningen i alle tilfælde begrænses til 250 French gold francs

pr. kg, såfremt det påvises, at der er lidt et økonomisk tab. Men der kan også argumenteres for, at kravstiller, såfremt NSAB er vedtaget, selv kan vælge, efter hvilket regelsæt erstatningen skal udmåles. Det er dog min vurdering, at det er mest sandsynligt, at IATA's regler går forud for NSAB. Speditøren bør i alle tilfælde reklamere uden ugrundet ophold, når det fastslås, at godset er forsinket.

Danske Speditørers juridiske afdeling har kompetence til at bistå med klarlæggelse af faktiske omstændigheder samt vurdere et eventuelt erstatningsansvar i forbindelse med ovenstående type sager.

Danske Speditørers kautionsordning

*Julie Top Christensen, stud.jur.,
jtc@htsi.dk*

Mulighed for outsourcing af T-sagsbehandling til Danske Speditører

Som det er de fleste medlemsvirksomheder bekendt, tilbyder Danske Speditører medlemmer af foreningen den nødvendige kautionsstilling over for SKAT til brug for gennemførelse af transittransporter under EU's forsendelsesforordning – de såkaldte T-forsendelser.

Nærværende artikel har til formål nærmere at beskrive de konkrete muligheder og fordele ved anvendelse af kaution gennem netop Danske Speditører, herunder særligt den dertil knyttede forsikringsordning, der særligt udmærker sig ved regresfrafald over for hovedforpligtede (medlemsvirksomheden).

Samlet kaution eller enkelt kaution?

Før tilladelse til opstart og gennemførelse af T-forsendelser kan opnås, er det et krav fra SKAT, at virksomheden har stillet betryggende økonomisk sikkerhed for eventuelle told- og afgiftskrav, der måtte blive realiseret, i forbindelse med forsendelsens manglende forskriftsmæssige afslutning.

Gennem Danske Speditører har foreningens medlemmer mulighed for at tegne kaution på to forskellige måder – enten en aftale om samlet eller enkelt kaution. Hvorvidt den ene eller anden ordning er fordelagtig, vil afhænge af den enkelte virksomheds forretning og behov.

Samlet kaution er et fast maksimeret kautionsbeløb pr. år, under hvilken T-forsendelser kan gennemføres. Afsluttes en forsendelse ikke, vil det maksimerede kautionsbeløb midlertidigt blive reduceret, men når forsendelsen afsluttes, kan kautionen atter belastes fuldt ud.

Enkelt kaution udmærker sig ved at tillade transport af sensitive varer, som fx tobak og spiritus. For enkelt kautionen gælder imidlertid, at kautionen er begrænset til EUR 7.000 pr. sikkerhedsdokument, og at den samlede kautionsstilling for en enkelt forsendelse maksimalt kan udgøre EUR 140.000 svarende til 20 sikkerhedsdokumenter. For transport af tobaksprodukter er maksimal kautionen for én forsendelse begrænset til EUR 28.000 svarende til anvendelsen af 4 sikkerhedsdokumenter.

Sikkerhedsdokumenterne giver - foruden denne smidighed for sensitive varer - den fleksibilitet, at der ikke er begrænsninger ud over antallet af dokumenter pr. forsendelse. Medlemsvirksomheden kan således sende alle de forsendelser, denne måtte ønske – også uden at de første endnu er afsluttet.

Ved at knytte forsikringsdækning til kautionsstillingen afdækkes foreningens selvstændige økonomiske risiko. Vigtigere for den enkelte medlemsvirksomhed er det dog, at forsikringsaftalen tillige indeholder regresfrafald mod medlemsvirksomheden.

Ved sædvanlig kautionsstilling vil realisering af kautionen i medfør af gældende dansk ret udløse et krav fra kautionisten mod den hovedforpligtede svarende til den faktiske kautionsydelse. Idet Danske Speditørers kautionsrisiko er afdækket forsikringsmæssigt, sker der dog ingen forfølgning af kravet fra foreningen over for medlemmet – ej heller fra forsikrings-selskabet, grundet regresfrafaldsaftalen. Således er ringen sluttet, og parternes risici afdækket.

Kombinationen af kaution og forsikring med regresfrafald giver således stor sikkerhed for de medlemmer af Danske Speditører, der anvender ordningen for enten samlet eller enkelt kaution.

Aftalen om regresfrafald er imidlertid ikke ubetinget.

Medlemsvirksomheden er forpligtet til at opfylde visse minimumskrav vedrørende den praktiske gennemførelse af transporten, herunder at give den udførende fragtfører information om behandling af visse toldmæssige aspekter, samt at give Danske Speditører visse oplysninger i tilfælde af en forsendelses manglende rettidige afslutning. De nærmere forpligtelser fremgår af kautionsbetingelserne – regulativet.

Danske Speditører står altid til rådighed for medlemsvirksomheden med assistance i forbindelse med sagerne løsning og til-



Forsikring og regresfrafald

Danske Speditører har i aftalen om samlet kaution indarbejdet en forsikring med regresfrafald over for den hovedforpligtede, altså her det enkelte medlem.

byder, som det fremgår nedenfor, helt at overtage medlemsvirksomhedens sagsbehandling.

Danske Speditørers T-sagsbehandling

Til brug for Danske Speditørers T-sagsbehandling er en række informationer påkrævede, og disse informationer må nødvendigvis tilgå foreningen fra medlemsvirksomheden, der i sagens natur kender transportens faktiske hændelsesforløb og de involverede parter.

Foruden medlemsvirksomhedens videregivelse af oplysninger til foreningen, kan medlemsvirksomheden begrænse antallet af og/eller lette løsningen af uafsluttede forsendelser ved større bevågenhed på proceduren. I forbindelse hermed kan en toldgodsforpligtelseserklæring anvendes.

En toldgodsforpligtelseserklæring konkretiserer vognmandens ansvar allerede inden forsendelsens udførelse og gør således, at vognmanden er opmærksom på den korrekte udførelse af transporten. Hertil kommer, at erklæringen dokumenterer vognmandens accept af ansvar og dermed udgør grundlaget for et krav over for vognmanden, dersom forsendelsen ikke afsluttes korrekt.

Erklæringen er således et yderst relevant og anvendeligt instrument til sikring af både forsendelsens korrekte udførelse, men også til økonomisk sikring, hvor forsendelsen ikke afsluttes. Derfor opfordres der til altid at anvende toldgodsforpligtelseserklæringen.

CLECAT's toldgodsforpligtelseserklæring kan rekvireres ved henvendelse til Danske Speditører.

Outsourcing af T-sagsbehandling til Danske Speditører

Danske Speditører tilbyder medlemsvirksomhederne at overtage behandlingen af de uafsluttede T-sager mod betaling på baggrund af den medgåede sagsbehandlingstid.

Medlemsvirksomhedens T-sagsrelaterede opgaver vil således kunne overdrages til Danske Speditørers T-sagsbehandler samtidig med, at medlemsvirksomheden informerer sagsbehandleren om sagens fakta og videregiver den dokumentation og information, som virksomheden er i besiddelse af – herunder oplysninger om oprindelig afsender, foreløbige og endelige modtagere samt om den udførende fragtfører.

Danske Speditører har udviklet en procedure for medlemsvirksomheders underretning og informationsovergivelse til sagsbehandleren således, at virksomhedens medarbejdere hurtigt og nemt får overdraget sagsbehandlingen til Danske Speditører, hvorved ressourcer til andre opgaver i virksomheden frigøres.

På denne måde sikres effektivt samarbejde mellem speditøren og foreningen samtidig med, at begge interesser varetages med fuld gennemslagskraft.

Dette tilbud om medlemmets outsourcing af T-sagsbehandlingen til Danske Speditø-

rer er et led i foreningens bestræbelser på at yde bedst mulig bistand til+ medlemmerne. Medlemsvirksomheden får således i større omfang end tidligere mulighed for at skræddersy kautionsaftalen med foreningen, så aftalen bedst tilpasses virksomhedens behov.

Ovennævnte regulativ og sagsoplysnings-skema vil inden for nærmeste fremtid kunne hentes på www.dasp.dk.

Ved spørgsmål om Danske Speditørers kautionsordning, herunder særligt outsourcing af T-sagsbehandlingen til foreningen, kan henvendelse rettes til juridisk konsulent Rasmus Køie via rak@htsi.dk eller direkte telefon 72 25 56 56, eller stud.jur. Julie Top Christensen via jtc@htsi.dk eller direkte telefon 72 25 56 65.

Medarbejderne i Juridisk Afdeling



*Philip Graff
Advokat
philip.graff@dk.maqs.com*



*Lissi Andersen
Advokat
lissi.andersen@dk.maqs.com*



*David Rubin
Advokat
david.rubin@dk.maqs.com*



*Marie Overskov Dam
Advokatfuldmægtig
marie.overskov.dam@dk.maqs.com (barsel)*



*Rasmus Køie
Juridisk konsulent
rak@htsi.dk*



*Patrick Dabrowski
Advokatfuldmægtig
patrick.dabrowski@dk.maqs.com*



*Uffe Egedal
Inkassosagsbehandler
uffe.egedal@dk.maqs.com*



*Anders Wahl
Stud.jur.
anders.wahl@dk.maqs.com*



*Marie Louise Fritz
Stud.merc.jur.
marie.louise.fritz@dk.maqs.com*



*Julie Top Christensen
Stud. jur.
jtc@htsi.dk*