

SPEDITIONSRET



HTSi
ERHVERVSORGANISATIONEN · BØRSEN

Transportaftaler og højkonjunktur

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

I fortsættelse af artikel i Spedititionsret i maj 2006 omkring væsentlige forhold ved indgåelse af transport- og/eller logistikaftaler har Juridisk Afdeling over sommeren 2006 modtaget adskillige forespørgsler og sager, som primært er forårsaget af den højkonjunktur og kapacitetsmangel, som nærmest er uden sidestykke inden for branchen.

Forholdet har været det, at speditøren eller vognmanden har ønsket at kunne komme ud af logistikaftalen eller alternativt at kunne gennemføre en væsentlig prisforhøjelse i forhold til det aftalte under henvisning til kapacitetsmanglen og de deraf stærkt forøgede omkostninger ved at gennemføre ydelserne under logistikaftalen.

Det har vist sig som et tveægget sværd at indgå længerevarende logistikaftaler, især hvis de er indgået i et marked, der på indgåelsestidspunktet ikke var præget af højkonjunktur.

Manglende mulighed for genforhandling af priser, dvs. fastlåsning af disse over en længere periode, kan være stærkt underskudsgivende for speditøren i dagens marked, og selv med de hyppige årlige genforhandlingsklausuler for pris er der et væsentligt problem for speditøren, idet disse forhandlinger ofte afsluttes i september eller oktober det foregående år, og 15 måneder kan være meget lang tid.

2006 er et godt eksempel på

dette, idet vi har set flere eksempler på logistikaftaler indgået i slutningen af 2005, som allerede er blevet genforhandlet i 2006.

Som udgangspunkt vil speditøren (eller vognmanden) ikke have mulighed for at hæve kontrakten med transportkøber på grund af disse ændrede forhold, uanset hvor væsentlige de måtte være. Dansk ret tillader i meget vid udstrækning aftalefrihed mellem professionelle parter, og det er således op til speditøren selv at sørge for nødvendig beskyttelse af sine kommercielle forhold, herunder prisen.

I flere tilfælde har transportudbyderen truet med at op hæve logistikaftalen, og dette vil normalt afføde et krav fra transportkøber om at kræve erstatning for forøgede omkostninger til alternativ transportleverandør, og med dagens marked in mente kan dette beløb andrage betydelige summer. At hæve på grundlag af forøgede omkostninger er således forbundet med betydelig risiko for speditøren.

Ofte vil det dog være muligt på grund af et længerevarende forhold og en ikke ubetydelig integration mellem transportkøber og transportudbyder at finde en rimelig løsning parterne imellem.

Som transportudbyder er det væsentligt at være opmærksom på, at der i mange aftaler ikke er parallelitet mellem parternes forpligtelser i hhv.

et opadgående og et nedadgående marked.

Mens transportudbyderen ofte er bundet af de priser, der er anført i kontrakten (i hvert fald for et år), vil transportkøber ofte benytte sig af en serviceordre, hvortil der ikke er knyttet et minimumsvolumen (km, kr. eller fragt). En sådan kontrakt vil betyde, at transportkøber i et nedadgående marked, hvor bedre pris kan opnås til anden side, ikke vil kalde på den pågældende service.

Traditionelt har der været anvendt prisregulering, klausuler for enkelte omkostninger såsom MAUT, oliepris eller søfragt, og det bør overvejes, om mere generelle prisreguleringsklausuler skal være en del af aftalen med transportkøber. Sådanne klausuler vil ofte være genstand for lang og yderst konkret forhandling.

Det er således nødvendigt at finde en balance og forinden kontraktindgåelse også at overveje forhold, der ikke umiddelbart er aktuelle på tidspunktet for kontraktindgåelsen.

I Danske Speditørers juridiske afdeling er der betydelig ekspertise omkring sådanne forhold og behandlingen af disse til gavn for speditøren.

NUMMER 22
NOVEMBER 2006

I DETTE NUMMER:

Transportaftaler og højkonjunktur

Side 1

Værnetingsaftaler om Sø- og Handelsretten i København

Side 2

Ændring af COTIF-CIM trådt i kraft

Side 2

Arkivering af transportdokumenter

Side 3

Medarbejdere i Juridisk Afdeling

Side 4

Værnetingsaftaler om Sø- og Handelsretten i København

David Rubin, advokat
david.rubin@dk.maqs.com

Den 1. januar 2007 træder domstolsreformen i kraft, hvorefter (næsten) alle sager starter i byretten med mulighed for anke til landsretten, således at sager fremover i al væsentlighed kun behandles af Højesteret med Procesbevillingsnævnets tilladelse. Sø- og Handelsretssager kan dog fortsat ankes til Højesteret uden tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, men til gengæld ændres Sø- og Handelsrettens kompetence ganske betydeligt.

Efter de nugældende regler behandler Sø- og Handelsretten navnlig sø- og handels-sager, hvorved forstås borgerlige sager, i hvilke fagkundskab til sø- eller handelsforhold skønnes at være af betydning, forudsat at sagsgenstanden skønnes at udgøre mindst kr. 100.000,00.

Efter de nye regler behandler Sø- og Handelsretten internationale sager, hvor fagkundskab til internationale erhvervsfor-

hold har væsentlig betydning tillige med sager, hvor varemærkeloven eller konkurrenceloven har væsentlig betydning, visse sager om markedsføringsloven samt forbudssager.

Sø- og Handelsretten behandler således ikke længere sø- og handelssager, medmindre sagerne falder ind under førnævnte kategorier, hvilket for søsagers vedkommende navnlig vil sige, at der er tale om internationale sager, hvorved forstås sager, hvor den ene part er domicileret i udlandet. CMR-sager og øvrige transportsager vil som udgangspunkt ikke længere kunne anlægges ved Sø- og Handelsretten.

Der var oven i købet tale om at ændre Sø- og Handelsrettens navn til Handelsretten, hvilket dog blev forpurret blandt andet på grund af den store goodwill, der knytter sig til navnet – ikke mindst i udlandet.

Alt dette fører til, at værnetingsbestemmelser om anvendelse af Sø- og Handelsretten ikke længere kan opretholdes efter 1. januar 2007, medmindre sagen er omfattet af de nye kompetenceregler for Sø- og Handelsretten.

Hvis ikke dette er tilfældet, vil sagen skulle behandles af byretten, hvilket i mangel af anden aftale vil sige sagsøgtets hjemsted eller eventuelt Københavns Byret.

Der kan derfor være anledning til at gennemgå de standarddokumenter, som indeholder værnetingsaftaler om Sø- og Handelsretten i København og eventuelt overveje at ændre disse til aftaler om voldgift.

Ændring af COTIF-CIM trådt i kraft

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

Den 1. juli i år trådte den såkaldte ”Vilnius-protokol” fra 1999 i kraft, hvilket blandt andet har medført en række ændringer i CIM-tillægget til COTIF-konventionen, der regulerer international godstransport ad jernbane.



Ændringerne i COTIF-CIM afspejler i langt højere grad end de gamle regler den moderne handelsbrug, og er derfor stort set en gevinst for de berørte parter. Af hensyn til de medlemmer af Danske Speditører, der dagligt arbejder med jernbanetransport, vil nogle af de mere interessante ændringer kort blive berørt i det følgende.

Den gamle COTIF-CIM regulerer efter sin ordlyd sendinger af gods ad jernbane ad forskellige nærmere specificerede ruter, når såvel stedet for godsets afsendelse og destination ligger i lande, der har tiltrådt konventionen. Endvidere er en aftale om jernbanetransport ifølge de gamle regler først indgået, når jernbanen på afsendelsesstedet har modtaget godset og det korrekte udfyldte fragtbrev til befordring.

Med ændringen er dette lavet om, så COTIF-CIM nu tvingende regulerer aftaler om international godstransport ad jernbane, når stedet for godsets afsendelse og destination begge ligger i forskellige lande, der har tiltrådt konventionen. Parterne kan videre beslutte, at COTIF-CIM skal regulere aftalen, selv om kun enten afsendelses- eller destinationslandet har tiltrådt COTIF-konventionen. Endvidere er hverken udstedelse af fragtbrev eller jernbanens modtagelse af godset længere en betingelse for, at der er indgået en transportaftale med jernbanen. I ændringsprotokollen er det således specifikt anført, at manglende udstedelse af fragtbrev ikke påvirker transportaftalens gyldighed.

Dette betyder for speditøren blandt andet,

at COTIF-CIM’s bestemmelser nu går ind og regulerer parternes aftale, selv inden godset er overgivet til jernbanen, der med ændringen i øvrigt har skiftet navn til ”transportøren”.

Som noget nyt er man gået et skridt videre, således at der udover de ”successive transportører” nu arbejdes med ”kontraherende” transportører og ”udførende” transportører. Det betyder, at den der har påtaget sig en jernbanetransport gerne må overlade den faktiske udførelse af transporten helt eller delvist til en anden. Den førstnævnte forbliver dog ansvarlig over for ordregiveren i henhold til COTIF-CIM for hele transporten, mens den udførende transportør er ansvarlig for den strækning, den pågældende udfører.

Da § 23 i NSAB 2000 (NSAB) i forvejen oftest medfører, at danske speditørers ansvar for godset reguleres efter ansvarsreglerne i COTIF-CIM, når speditøren med sin kunde enten særligt har aftalt, at godset skal transporteres ad jernbane, eller det i forbindelse med en multimodal transport for eksempel kan konstateres, at en beskadigelse er opstået, mens godset blev transporteret ad jernbane, bevirker indfø-

relsen af en ”kontraherende transportør” i COTIF-CIM ikke store ændringer for forholdet mellem danske speditorer og deres kunder.

Ændringen har dog stor betydning for de danske speditorer, der som underleverandører bruger jernbanespeditorer i udlandet, hvor NSAB ikke finder anvendelse, og den udenlandske speditor derfor ikke automatisk bærer et transportøransvar.

Omhandler aftalen med den udenlandske speditor jernbanetransport mellem to lande, der begge har tiltrådt konventionen, regulerer reglerne i COTIF-CIM – som nævnt ovenfor – af sig selv og tvingende parternes aftale. Omhandler aftalen med den udenlandske speditor jernbanetransport mellem to lande, hvoraf kun det ene har tiltrådt konventionen, kan det nu besluttes, at aftalen skal reguleres af COTIF-CIM.

I det omfang de udenlandske jernbanespeditorer indgår en aftale om jernbanetransport, der er omfattet af de nye regler – enten per automatik eller aftale – bliver den pågældende speditor således ansvarlig for godset i henhold til COTIF-CIM. Er der et løbende samarbejde med den udenlandske speditor, vil en evt. godsskade

således umiddelbart kunne opnås dækket via modregning over for den udenlandske speditor, i stedet for at erstatningen skal søges hos den udførende jernbane.

Med de nye regler er det således muligt, at aftale anvendelse af COTIF-CIM for transporter fra Vesteuropa til det tidligere Sovjetunionen i modsætning til tidligere, hvor COTIF-CIM ikke fandt anvendelse på sådanne transporter. Dette er således heller ikke i strid med SMGS, der regulerer størstedelen af de internationale jernbanegodstransporter i det tidligere Sovjetunionen, idet disse regler ikke finder tvingende anvendelse på transporter fra et COTIF-CIM-land til et SMGS-land og omvendt og i øvrigt kun tvingende regulerer forholdet mellem jernbanerne selv og deres kunder.

SMGS kan dog blive relevant for danske speditorer, der indgår aftale direkte med de udenlandske jernbaner om jernbanetransport mellem to SMGS stater. Da blandt andet Litauen, Albanien, Bulgarien og Polen har tiltrådt både SMGS og COTIF-CIM, opstår nemlig spørgsmålet, hvilket regelsæt der regulerer transporten, hvis der med jernbanen er aftalt anvendelse af COTIF-CIM, men betingelserne for, at SMGS finder anvendelse, samtidig

er opfyldt i forholdet mellem de samme parter.

Ifølge OTIF, den overnationale jernbaneorganisation, er der p.t. ingen løsning på denne problematik. Det vil måske være afgørende, om sagen behandles i COTIF-CIM/SMGS-landet eller SMGS-landet, og det er derfor væsentligt for den danske speditor – om muligt – at anlægge sagen mod jernbanen i det land, der giver den mest gunstige position.

Af andre ændringer i COTIF-CIM af interesse kan nævnes, at der skal indføres oplysninger om flere forhold i fragtbrevet – når dette udstedes – end tidligere. De nye regler tager endvidere stilling til, hvem det påhviler at læsse og losse godset, ligesom det nu specifikt fremgår, at tomme jernbanevogne også er at anse som gods. Helt generelt kan siges, at flere forhold end tidligere nu er overladt til at blive reguleret af parternes aftale.

Som anført er her kun gennemgået et udpluk af de nye ændringer. Danske Speditørers juridiske afdeling står naturligvis til Deres rådighed, såfremt De har spørgsmål i anledning af ovenstående og ændringerne i øvrigt.

Arkivering af transportdokumenter

Hvor længe bør speditoren opbevare dokumenter?

Rasmus Køie, juridisk konsulent
rak@htsi.dk.

Transport af gods medfører i hovedsagen en ganske betydelig mængde papirarbejde. Der fremsendes tilbud, modtages accept, udstedes booking notes, udfærdiges fragtbreve mv. – ofte i flere eksemplarer. Med tanke på den betydelige mængde transportaftaler, der indgås alene i Danmark, er det ikke underligt, at speditorer i dagligdagen håndterer en stor mængde dokumenter, der kræver arkivplads, som muligvis kunne anvendes til andre formål.

I den forbindelse har Danske Speditørers juridiske afdeling gennem tiden modtaget en del henvendelser fra medlemsvirksomheder, som ønsker at rydde op i arkivet.

Her opstår spørgsmålet så: Hvilke dokumenter bør gemmes, og hvor længe?

Det umiddelbare svar kunne tage sit udgangspunkt i de rent transportretlige forældelsesregler for den pågældende transport, som dokumenterne omhandler. Da der blandt andet er vidt forskellige forældelsesfrister for de enkelte transportformer, kan et generelt svar ikke gives alene ud fra

disse frister.

Hertil kommer, at den almindelige, danske forældelsesfrist er på fem år, mod transportrettens kortere forældelsesfrister, som typisk er et, to eller tre år, afhængig af



kravtype og transportform. Selv i tilfælde, hvor den maksimale transportretlige forældelse kan beregnes præcist, vil der derfor altid kunne være andre – ikke-transportretlige – krav mod speditoren, som først forfalder efter fem år.

Den femårige forældelsesfrist gør sig tilgældende i de fleste tilfælde gældende for speditorens krav på fragt. Da debtors indsigelser mod fragtbetaling ofte tager sit udgangspunkt i forhold som beskadigelse, forsinkelse mv., er det en fordel, hvis speditoren bevarer sin dokumentation for fragtkravets opståen til brug for imødegåelse af sådanne indsigelser – fx i form af fragtbrev med ”ren” kvittering for modtagelsen.

Samlet set er svaret på, hvor længe dokumenterne bør opbevares, derfor som udgangspunkt fem år. Det skal i den forbindelse anføres, at der intet er til hinder for, at disse dokumenter opbevares elektronisk, fx efter indscanning, hvilket reducerer i hvert fald det fysiske opbevaringsproblem i betydeligt omfang.

Juridisk Afdeling står naturligvis til rådighed og kan som altid træffes på telefon 70 13 12 14.

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*



*Jacob Strandgaard Andersen
Advokat
jacob.strandgaard.andersen@dk.maqs.com*



*Rasmus Køie
Juridisk konsulent
rak@htsi.dk*



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



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



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



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



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



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