

SPEDITIONSRET



NUMMER 25
JANUAR 2008

I DETTE NUMMER:

NSAB § 10 – hvem er ordregiver?

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

NSAB § 10, stk. 1, indeholder bestemmelse om, at ordregiveren har pligt til på anfordring at betale speditøren dennes tilgodehavende f.eks vederlag, forskud, godtgørelse af udlæg mv. mod fornøden dokumentation, uanset hvad der gælder for ordregiverens betalingspligt ifølge indgået købsaftale mellem sælger og køber af godset, eller transportaftale indgået med andre end speditøren.

Baggrunden for formuleringen af § 10, stk. 1, er, at speditøren skal kunne være sikker på, at den der bestiller ydelsen hos speditøren også hæfter, og at speditøren derfor ikke skal have ulempe med at foretage nærmere undersøgelse af aftalen mellem f.eks. køber og sælger om fordelingen af omkostningerne. Dette er hensigtsmæssigt, da sådan en fordeling på ingen måde er standardiseret, og konstatering af ordregivers ønske i hvert enkelt tilfælde heraf vil kræve uforholdsmæssige store ressourcer, hvilket ville fordyre speditørens ydelser betragteligt i betragtning af det omfattende antal forsendelser, der sker hver dag.

Imidlertid har Juridisk Afdeling i flere tilfælde fået forelagt sager, hvor ordregiveren ikke ønsker at betale speditøren dennes tilgodehavende.

Ofte har begrundelsen været, at der mellem ordregiver og dennes aftalepart har været aftale om, at det var aftaleparten og ikke ordregiveren, der skulle afholde transportomkostningerne og øvrige omkostninger til speditøren, og at speditøren var bekendt

hermed. I sig selv er dette ikke væsentlig forskelligt fra en faktura, der indeholder Incoterms, som fordeler risiko og transportomkostninger, og specifik aftale i andre dokumenter end fakturaen mellem ordregiver og aftaleparten burde ikke i sig selv kunne ændre på det grundlæggende princip i § 10 om, at det er ordregiveren, der hæfter over for speditøren.

En anden problemstilling, der har været forelagt Juridisk Afdeling, er, om NSAB 2000 overhovedet er gældende, og dette forhold har især været fremme ved de såkaldte 'routing orders'.

Disse ordrer indebærer, at det nærmest i sagens natur ikke er ordregiveren, der skal bære omkostningerne – ultimativt – ved transporten, men derimod den, der har udstedt 'routing ordren'. Praktisk bevirker det, at den, som bestiller ydelsen hos speditøren, ikke er den ultimative ordregiver. Juridisk Afdeling har fået forelagt et tilfælde, hvor afsender igenem længere tid havde samarbejdet med en speditør, men nu foretog booking på vegne af modtager. I dette tilfælde påstod modtager efterfølgende, at NSAB 2000 ikke var vedtaget, idet modtager ikke var blevet bekendtgjort med den sædvanlige gennemgang af disse bestemmelser, som er indeholdt i brevpapiret fra medlemmerne i Danske Speditører.

Efter vor opfattelse er NSAB 2000 vedtaget, idet modtageren har befuldmægtiget afsender til at indgå aftale med speditøren, og modtager må

derfor også acceptere de i øvrigt helt normale bestemmelser i forbindelse hermed. Ofte har speditøren ikke kendskab til eksistensen af en routing order og skal ikke lide risiko for, at de normale aftalebetingelser med ordregiveren ikke er gældende. Selvom speditøren således juridisk set står i en juridisk stærk position, bør man som speditør være opmærksom på en sådan situation for at undgå enhver tvivl og eventuelt skuffede forventninger hos en modtager.

Generelt er der fra ordregiveren og aftalepartens side ofte en forventning om, at speditøren skal kunne udrede trådene mellem disse, f.eks. også i tilfælde af konkurs eller betalingsstandsning, og det er vigtigt med det samme, når en sådan situation opstår, at få speditørens retsstilling klargjort, således at disse ofte komplicerede problemstillinger løses hurtigt og effektivt. Juridisk Afdeling står naturligvis til disposition i disse tilfælde.

NSAB § 10 - hvem er ordregiver

Side 1

"Din chauffør har beskadiget én af vores lygtepæle!!"

Side 2

Reklamation og bevisbyrde ved CMR-transporter

Side 2

Medarbejdere i Juridisk Afdeling

Side 5

”Din chauffør har beskadiget én af vores lygtepæle!!”

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

På baggrund af nogle konkrete henvendelser fra medlemmer af Danske Speditører gennemgås i denne artikel kort, i hvilken udstrækning speditøren over for sin kunde er erstatningsansvarlig for andre skader på kundens ejendom end godsskader.

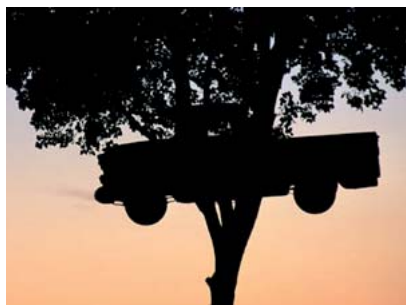
I det følgende holdes skader på det gods, som speditøren og kunden har en aftale om skal transporteres eller i øvrigt håndteres af speditøren, udenfor, da disse skader reguleres af NSAB 2000 samt de transportretlige lovgivninger. Artiklen omhandler således de skader på kundens øvrige ejendom, som kan opstå i forbindelse med selve speditions- eller transportopgavens udførelse.

Det sker således, at speditøren bliver ringet op af sin kunde og får besked om, at enten en lygtepæl, vognporten til kølehuset eller andet tilhørende kunden er blevet beskadiget i forbindelse med en godshåndtering ude hos kunden. Har kunden en ubetalt fragtgæld til speditøren, sker der videre ofte det, at kunden efterfølgende på egen hånd modregner skaden i speditørens fragtilgodehavende. Spørgsmålet er imidlertid, om det overhovedet er speditøren, der skal betale erstatning for skaden?

Kan kunden bevise, at det er den chauffør eller medhjælper, som speditøren har anvendt til udførelse af en transport- eller speditionsopgave, som har forvoldt skaden, skal kunden endvidere – for eksempel gennem en uvildig sagkyndig – bevise, at kunden har lidt økonomisk skade som føl-

ge af chaufføren/medhjælperens ansvarspådragende handling. Derefter afhænger svaret på ovenstående spørgsmål af, hvem speditøren hæfter for.

Forvolder chaufføren eller speditørens andre medhjælpere skade på kundens ejendom, såsom lygtepæle, vognporte, parkerede personbiler, kontorinventar



osv., hæfter speditøren som udgangspunkt kun for den eller de chauffører og medhjælpere, som er ansat hos speditøren, og kun hvis chaufførens eller medhjælperens handling ikke er af helt usædvanlig eller abnorm karakter.

Ansættelse hos speditøren skal i den forbindelse forstås bogstaveligt. Er chaufføren således ansat hos en ekstern vognmand, som speditøren benytter som underleverandør, hæfter speditøren som udgangspunkt ikke for chaufførens beskadigelse af kundens ejendom og er derfor heller ikke som udgangspunkt erstatningsansvarlig for den opståede skade, der derimod som udgangspunkt skal erstattes af vognman-

den, der hæfter for sine egne ansatte.

I praksis vil erstatningen i disse tilfælde ofte blive betalt af vognmandens motoransvarsforsikring, hvis skaden sker i forbindelse med et færdselsuheld, eller af vognmandens erhvervsansvarsforsikring, hvis skaden sker på anden vis. Uanset forsikringsdækningen er speditøren dog i disse tilfælde berettiget til at afvise ansvaret over for sin kunde og i stedet henvise denne til at kræve erstatning hos den udførende vognmand/speditørens underleverandør. Dette forhindrer naturligvis ikke speditøren i som led i sin kundepleje at lægge erstatningsbeløbet ud, men skulle det vise sig, at vognmanden ikke har sin forsikringsdækning i orden og i øvrigt er insolvent, er det kundens og ikke speditørens risiko.

Ved indgåelse af længerevarende logistik- og transportkontrakter vil det ofte være hensigtsmæssigt at aftale ansvarsfordeling/-frihed for kunden eller tredjemands gods.

Det ovennævnte anførte gælder i vidt omfang, også ved personskade på kundens personale.

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

Reklamation og bevisbyrde ved CMR-transporter

Rasmus Køie, Advokat
rak@dasp.dk

I Juridisk Afdelings hotline modtages løbende forespørgsler vedrørende den praktiske håndtering af reklamationer (til tider benævnt med det engelske ”claims”) i forlængelse af udførte internationale landevejstransporter (CMR-transporter). Særligt stilles der spørgsmål til hvilke reklamationsfrister, der skal overholdes, og hvordan bevisbyrdereglerne fungerer i CMR, herunder særligt i hvilken udstrækning der skal føres bevis for skadens omfang og opståen.

Fragtførerens ansvar

I en claimbehandlingssituation er det vigtigt at afgøre, hvorvidt en skade er opstået i fragtførerens ansvarsperiode. For at en fragtfører kan drages til ansvar kræves nemlig blandt andet, at en eventuel skade er opstået, mens fragtføreren havde ansvar for godset. I henhold til CMR-loven er fragtføreren ansvarlig for godset fra tidspunktet for overtagelsen, til godset igen udleveres.

Definition af begrebet reklamation

Begrebet reklamation dækker over det juridiske forhold, at en skadelidt gør den påståede skadevolder opmærksom på, at der foreligger et tab, som skadelidte vil søge dækket af den påståede skadevolder. CMR-reklamationsreglerne begrundelse er da også netop at give fragtføreren lejlighed til hurtigt at tage stilling til, om reklamationen er berettiget og at give vedkommende mulighed for at indhente bevis for skadesårsagen.

Hvorfor reklameringsregler?

Som det vil fremgå nedenfor fastsætter CMR-loven ganske korte frister for reklamation og betydelige konsekvenser ved overskridelse heraf. Dette sker af hensyn til transportøren, idet det ellers i praksis kan vise sig meget omstændeligt eller umuligt for transportøren at føre modbevis for en påstået skade (eller omfanget heraf). Muligheden for at lade godset undersøge forringes ofte jo længere tid, der går, fx ved at godset sælges af modtager.

CMR-lovens reklameringsbestemmelse

CMR-lovens § 38 har følgende ordlyd:

”§ 38. Har modtageren modtaget godset uden i forening med fragtføreren at undersøge dets tilstand og uden at gøre indsigelse over for fragtføreren på grund af bortkomst eller beskadigelse med angivelse af bortkomstens eller beskadigelsens almindelige beskaffenhed, skal det, hvis ikke andet godtgøres, lægges til grund, at han har modtaget godset i den i fragtbrevet angivne tilstand. Indsigelse skal gøres senest ved afleveringen, når det drejer sig om bortkomst eller beskadigelser, der er synlige, og ellers inden 7 dage derefter, søn- og helligdage ikke medregnet. Indsigelse skal ske skriftligt, hvis bortkomsten eller beskadigelsen ikke var synlig.

Stk. 2. Har modtageren og fragtføreren i forening undersøgt godsets tilstand, kan bevis mod, hvad der herved er fastslået, kun føres, hvis bortkomsten eller beskadigelsen ikke var synlig, og hvis modtageren skriftligt har gjort indsigelse over for fragtføreren inden 7 dage efter undersøgelsen, søn- og helligdage ikke medregnet.

Stk. 3. Erstatning for forsinket aflevering skal kun betales, hvis modtageren inden 21 dage efter den dag, da godset blev stillet til hans rådighed, skriftligt har meddelt fragtføreren, at han vil påberåbe sig forsinkelsen.

Stk. 4. Fragtføreren og modtageren skal give hinanden rimelig bistand til at foretage nødvendige undersøgelser.”

I det følgende vil bestemmelsens begreber ”skade” og ”bortkomst” blive behandlet under ét med betegnelsen ”skade”.

Af bestemmelsen fremgår, at indsigelser for så vidt angår synlige skader skal ske straks. Der er ikke opsat yderligere krav til, hvordan indsigelse skal gøres. I almindelighed gøres indsigelsen ved, at modtager tager forbehold om skadens beskaffenhed på fragtbrevet i forbindelse med kvitteringen for modtagelsen. Reklamation for ikke-synlige skader skal ske skriftligt.

De forskellige situationer

Reklameringsreglerne er forskellige alt afhængig af; 1) om skaden var synlig eller ej og 2) om fragtføreren og modtageren i forening har undersøgt godset.

Synlig eller ikke-synlig skade?

Ved en synlig skade forstås – trods bestemmelsens ordlyd – i praksis en skade som er umiddelbart konstaterbar ved brug af de menneskelige sanser og ikke bare synet. Modtager bør således anvende alle sanser, herunder høre- og lugtesansen ved modtagelsen, og selvom fx de smadrede syltetøjsglas ikke kan ses gennem papemballagen bør det give anledning til forbehold, hvis der kan høres raslelyde eller klirren fra kasserne, eller hvis kasserne drypper eller lugter. Ligeledes bør der ved konstaterbare emballageskader (som i sig selv er synlige skader i lovens forstand) tages forbehold for yderligere skader, der må antages naturligt at kunne være opstået samtidigt med emballageskaden.

”...i forening...”

At undersøge godsets tilstand ”i forening” betyder, at fragtføreren og modtageren sammen har besigtiget godset ved aflevering og i den forbindelse er blevet enige om godsets beskaffenhed. Af tidsmæssige årsager sker dette dog i praksis ganske sjældent. Oftest tager modtager således mod godset uden i forening med fragtføreren/chaufføren at undersøge dets tilstand.

Syvdagesfristen

Bestemmelsen i CMR-lovens § 38 fastslår indledningsvist, at det som udgangspunkt er fragtbrevets oplysninger om godsets tilstand, der skal lægges til grund ved bedømmelsen af, om godset er skadet ved aflevering. Dette bevis bruges i forhold til at vurdere, hvornår en skade er opstået – eller nærmere bestemt, hvorvidt skaden er opstået, mens godset var i transportørens varetægt.

Da godset oftest er emballeret på en sådan måde, at en skade først vil kunne konstateres, når godset pakkes ud, er der behov for, at modtager også efter den faktiske modtagelse kan reklamere over skader, der først konstateres ved godsets udpakning.

Modtager har for så vidt angår ikke-synlige skader derfor en reklameringsfrist på syv dage.

Konsekvenser ved fristoverholdelse

Reklameres der inden for fristerne for

reklamation i anledning af synlig skade (straks) og ikke-synlig skade (inden 7 dage fra modtagelse), lægges det umiddelbart bevismæssigt til grund, at den påberåbte skade er sket, mens godset var i fragtføreren varetægt. Fragtføreren har dog herefter mulighed for at føre bevis for, at skaden reelt er sket uden for varetægsperioden. Det skal understreges, at fragtføreren ansvarsperiode ikke herved udstrækkes til efter leveringstidspunktet, men at den rettidige reklamation medfører, at det påhviler fragtføreren at bevise, enten at skaden er opstået uden for ansvar-



perioden, eller at fragtføreren på anden baggrund er ansvarsfri fx på grund af godsets mangelfulde emballering.

Konsekvenser ved fristoverskridelse

Omvendt har det tilsvarende bevismæssige skadevirkning for modtageren, hvis reklamation først sker efter udløbet af de forskellige frister (straks ved synlig skade eller inden 7 dage fra modtagelse ved ikke-synlig skade). I disse tilfælde lægges det således bevismæssigt til grund, at skaden er sket efter, at fragtføreren ansvar for godset er ophørt, og det er derfor skadelidte, der må bevise, at den pågældende skade opstod, mens godset var i transportørens varetægt.

Det skal hertil særligt bemærkes, at hvis modtager i forening med fragtføreren har undersøgt godsets tilstand, men uden straks at reklamere over en synlig skade, lægges det til grund som endeligt bevist, at godset ved aflevering var i den stand, som fremgik af fragtbrevet. Modtager afskæres således i disse situationer fra at føre bevis for, at den synlige skade var opstået i

fragtførerens ansvarsperiode.

Reklamation over forsinkelse

For så vidt angår forsinkelse er der krav om skriftlig reklamation inden for 21 dage efter den dag, hvor godset blev stillet til rådighed for modtager, idet kravet ellers er fortabt.

Regres

Som det ses ovenfor, har det konsekvenser for bevisbyrden eller kan ligefrem være ret-tighedsfortabende for den skadelidte, hvis reklamationsfristerne i CMR-loven ikke overholdes.

For speditører, der benytter sig af under-transportører, er det derfor vigtigt, at reklamationer fra kunder behandles hurtigt. De

samme reklamationsregler (CMR-lovens § 38) gør sig nemlig som udgangspunkt gældende mellem en speditør og en udførende transportør. I begge forhold regnes fristen fra tidspunktet for godsets aflevering til modtager. Speditøren får med andre ord ikke en ny selvstændig reklamationsfrist overfor sin udførende (under-)transportør efter at have modtaget en reklamation fra kunden. Når reklamationer modtages fra kunder, er det således vigtigt, at disse uden ophold sendes videre til den udførende transportør.

Anmeldelse til forsikringselskab

Udover at sikre regres hos underleverandører ved rettidig reklamation bør det i mange tilfælde overvejes, om speditørens ansvarsforsikring (den såkaldte "SAF") bør anvendes.

Det opleves fra tid til anden, at underretning til speditørens ansvarsforsikringselskab ikke sker af frygt for efterfølgende præmieforhøjelse. Sådanne overvejelser kan naturligvis være berettigede, men anmelder man ikke et potentielt krav til sit forsikringselskab, så snart man bliver opmærksom herpå, kan man blive mødt med en afvisning af forsikringsdækning. Forsikringselskaber betinger sig typisk at modtage oplysning fra forsikringstager vedrørende potentielle krav, så snart forsikringstager bliver opmærksom herpå.

For vejledning og assistance vedrørende behandling af reklamationer står Juridisk Afdelings hotline som altid til disposition på direkte 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



Christoffer Susé
Advokat
csu@dasp.dk



Rasmus Køie
Advokat
rak@dasp.dk



Jette Signe Kristiansen
Stud. Merc. Jur.
jsk@dasp.dk