

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Hvem skal have godset udleveret?

Det ser ud som et enkelt spørgsmål, som der kan gives et enkelt svar på, men så let slipper man ikke altid.

Speditørens ansvar over for kunden er mangesidet og strækker sig over flere områder. I dette nummer af SPEDITIONSRET kaster Speditørernes Retsværn bl.a. lys over nyere retspraksis, der tager stilling til dele af speditørens såvel som den udførende transportørs ansvar for udlevering til modtageren, specielt med hensyn til grov uagtsomhed.

Advokatfuldmægtig Camilla Søbjerg Nielsen har fokus på transportørens ansvar og gennemgår en nyligt afsagt højesteretsdom, hvor en transport- og kurérvirksomhed blev frikendt for udlevering af gods til modtageren uden afsenders tilladelse. Retten fandt, at transportøren ikke er bundet af udleveringsvilkår i fragtbrevet, som afsender ikke kunne påregne, at transportøren vidste eller burde have vidst var vedtaget.

Advokatfuldmægtig Rasmus Holbæk, belyser nogle af de centrale juridiske problemstillinger angående dual use forsendelser. Artiklen gennemgår både faldgruberne for speditørerne i henhold til de strafferetlige regler såvel som de civilretlige. Til sidst gennemgås de muligheder, som speditøren har for først og fremmest at undgå problemerne opstår dernæst mulighederne for at minimere og få dækket de økonomiske tab, når skaden er indtrådt.

Advokat Rasmus Køie skriver om en nyligt afsagt landsretsdom om virksomhedspantets forrang for NSAB § 14-pant, når der er flere panthavere, der påberåber sig pant i det samme gods. En spændende juridisk problemstilling som indtil nu alene har været behandlet i den juridiske litteratur, men ikke har været underlagt domstolsprøvelse.

Rasmus Køie berør også i en artikel de forsikringsmæssige forhold, man som speditør bør være opmærksom på, når man anvender underleverandører, som er skaffet via fragtbørser.

Endelig gennemgår Rasmus Køie en ny højesteretsdom om grov uagtsomhed i forhold til CMR-loven. Dommen slår fast, at det afgørende moment for transportørens eventuelle ansvar ved grov uagtsomhed i henhold til CMR-loven afhænger af, hvad kunden har oplyst om godsets beskaffenhed.

God fornøjelse med læsningen af SPEDITIONSRET. Hvis indholdet giver anledning til kommentarer eller spørgsmål, er man velkommen til at ringe til Speditørernes Retsværn på [70 13 12 14](tel:70131214).

Martin Aabak

NR. 33
MAJ 2012

INDHOLD:

Side 2:

NY HØJESTERETSDOM OM UDLEVERING AF GODS UDEN AFSENDERS TILLADELSE I TRANSPORTØRENS FAVØR

Side 4:

HØJESTERETSDOM OM GROV UAGTSOMHED

Side 6:

JURIDISKE FORHOLD VED TRANSPORT AF "DUAL USE"-PRODUKTER

Side 8:

LANDSRETSDOM TILSIDESÆTTER SPEDITØRPANT FOR VIRKSOMHEDSPANT – SAGEN ANKET TIL HØJESTERET

Side 12:

SPEDITØRERS ANVENDELSE AF FRAGTBØRSER – FORSIKRINGSMÆSSIGE ASPEKTER

NY HØJESTERETSDOM OM UDLEVERING AF GODS UDEN AFSENDERS TILLADELSE I TRANSPORTØRENS FAVØR

Retspraksis viser, at transportøren – udførende såvel som kontraherende – er underlagt et strengt og ubegrænset erstatningsansvar for udlevering af gods i strid med fragtaftalen, vilkår i fragtbrevet samt afsenders instruktioner (det såkaldte udleveringsansvar). Retspraksis viser også, at domstolene generelt dømmer transportøren hårdt i sager om udleveringsansvar, idet transportørens udlevering af gods til modtageren i overensstemmelse med afsenders anvisninger anses for at være en af hovedforpligtelserne ved transportørens kontraktopfyldelse. Transportøren bør derfor være påpasselig med at sikre, at udlevering sker i trit med de aftalte udleveringsvilkår.

af advokatfuldmægtig Camilla Søbjerg Nielsen, csn@dasp.dk

I en ny dom fra efteråret 2011 frikendte Højesteret imidlertid – i modsætning til Sø- og Handelsrettens tidligere praksis – en transport- og kurervirksomhed for udlevering af gods til modtageren uden afsenders tilladelse, selvom der i fragtbrevet var angivet "ship to hold". Dommen skaber en vis tryghed for transportørens retsstilling, idet Højesteret nu har understreget, at transportøren ikke er bundet af udleveringsvilkår i fragtbrevet, som afsender ikke kunne påregne, at transportøren *vidste* eller *burde have vidst* var vedtaget.

Sagen

Sagen, der først blev prøvet ved Sø- og Handelsretten, drejede sig om en dansk import- og eksportvirksomhed (herefter afsender), der havde et samarbejde med en transport- og kurervirksomhed (herefter transportøren), som gik ud på, at denne udførte internationale vejtransporter af afsenders produkter. I nogle tilfælde var forsendelserne efter afsenders særskilte besked til transportøren underlagt vilkåret "hold for pick-up", som indebar, at transportøren ved instruktion til sit modtagecenter på bestemmelsesstedet skulle sikre, at godset ikke blev udleveret til modtager uden afsenders tilladelse. Vilkåret var ikke en standardydelse for transportøren og fremgik ikke af dennes service- og prisguide, men blev særligt vedtaget mellem parterne for flere – men ikke alle – forsendelser. Formålet med vilkåret "hold for pick-up" var for afsender at sikre, at modtageren (køber) ikke fik udleveret godset (salgsgenstanden),

før købesummen var betalt til afsender (sælger) via transportøren.

I fragtbrevet for den for sagen konkrete forsendelse havde afsender angivet vilkåret "ship to hold". Derudover var angivet modtagerens navn samt adressen på en anden transportør og dennes transportcenter, som udgjorde bestemmelsesstedet, transportøren skulle fragte godset til. Afsender havde en sædvanlig samarbejdsaftale med transportøren på bestemmelsesstedet om, at afsender skulle give denne besked, før godset blev frigivet til modtageren; hvad parterne sædvanligvis kendte som "ship to hold". Sædvanen tro gav afsender i den konkrete sag transportøren på bestemmelsesstedet besked om, at denne skulle tilbageholde godset, indtil afsender begærede det frigivet. Den udførende transportør fik imidlertid ikke en tilsvarende besked. Så da godset ankom til bestemmelsesstedet, udleverede den udførende transportør godset til modtageren (køber) uden at opkræve købesummen til afsender (sælger) og uden afsenders tilladelse.

Afsender tabte således købssummen og rettede herefter et erstatningskrav mod transportøren med den begrundelse, at transportøren *vidste* eller *burde have vidst*, at vilkåret "ship to hold" i fragtbrevet betød, at transportøren ikke måtte udlevere godset til modtageren uden tilladelse fra afsender. Afsenderen gjorde således gældende, at transportøren havde

handlet i strid med det aftalte og derved måtte ifalde et udleveringsansvar.

Afgørelsen

Ved dom af 22. oktober 2008 gav Sø- og Handelsretten afsender medhold i, at transportøren *vidste* eller *burde have vidst*, at vilkåret "*ship to hold*" betød, at transportøren ikke måtte udlevere godset til modtageren, før det var frigivet af afsender. Transportøren ankede imidlertid dommen til Højesteret, som frifandt transportøren. Højesteret begrundede sin afgørelse i, at der ikke var tale om en standardmæssig ordning, hvorfor det efter indholdet af parternes aftale måtte stå klart for afsender, at afsender ikke alene på grundlag af en angivelse i fragtbrevet om "*hold for pick-up*" eller "*lignende*" kunne påregne, at godset ville blive tilbageholdt af transportøren, indtil afsender havde frigivet det. Dertil fandt Højesteret, at vilkåret var rettet mod transportøren på bestemmelsesstedet i trit med deres samarbejdsaftale og ikke mod den udførende transportør.

Højesteret fandt i øvrigt, at der ikke var andre klandreværdige forhold til stede, der kunne medføre et erstatningsansvar hos transportøren, hvorfor denne blev frifundet.

Transportørens fremtidige forholdsregler

Højesterets dom viser, at transportøren ikke er umiddelbart bundet af vilkår angivet i fragtbrevet, som denne ikke er indforstået med. Men selvom Højesterets dom blev afsagt i transportørens favør, kan transportøren – såvel udførende som kontraherende – stadig tage ved lære af sagen. For at imødekomme en lignende tvist, anbefales det derfor transportøren, at denne ikke accepterer løse vilkår såsom "*ship to hold*", "*hold for pick-up*" eller lignende hverken i fragtaftalen eller fragtbrevet, så længe transportøren og kunden ikke er enige om, hvorledes disse vilkår skal forstås og til hvem i transportkæden disse er rettet. Det kan nemlig modsætningsvist af dommen sluttes, at såfremt transportøren havde *vidst* eller *burde have vidst*, hvad vilkåret indebar, er transportøren bundet af vilkåret. Bevisbyrden herfor påhviler imidlertid kunden, idet det er denne, der påberåber sig det aftalte.

SPEDITØRERNES RETSVÆRN bistår naturligvis ved indgåelsen af samarbejdsaftaler, herunder ved vedtagelsen af standardvilkår for samarbejdsforholdet såvel som særlige vilkår for enkelte transporter, således at eventuelle tvivlsspørgsmål og uenigheder afklares på forhånd.

HØJESTERETSDOM OM GROV UAGTSOMHED I CMR

Nylig afgørelse fra Højesteret fastslår, at det afgørende moment for transportørens eventuelle ansvar ved grov uagtsomhed i henhold til CMR-loven afhænger af, hvad der af kunden var oplyst om godsets beskaffenhed.

af advokat Rasmus Kjøie, rak@dasp.dk

Sagen

En vinhandler indgik en aftale med en speditør om transport af en palle vin fra Sverige til Danmark. Speditøren antog en vognmand til udførslen af transporten. Vognmanden transporterer sædvanligvis blomster fra Danmark til Sverige, og tager andet gods med retur ad hoc. Til transporten blev anvendt en uaflåst bokstrailer. Under transporten blev pallen med vin stjålet, mens de to chauffører, som forestod kørslen, overnattede i lastbilens på den svenske rastepads Klevshult, der er beliggende mellem Jönköping og Värnamö. Rasteplassen blev valgt under hensyn til chaufførernes overholdelse af køre-/hviletidsreglerne. Rasteplassen, der er oplyst, var fuldt optaget, så chaufførerne parkerede tæt ved dieselstanderen, som ligger ca. 20-30 meter fra den døgnåbne restaurant.

Vinhandleren fik udbetalt erstatning fra sit vareforsikringsselskab. Vareforsikringsselskabet rettede kravet videre mod speditøren, hvis speditøransvarsforsikringsselskab udbetalte erstatning svarende til det begrænsede beløb i medfør af CMR-lovens § 29, stort DKK 10.872,00. Efterfølgende stævnedes vareforsikringsselskabet speditøren og vognmanden med en påstand om, at disse i fællesskab skulle dække tabet ubegrænset, idet forsikringsselskabet anførte at tyveriet var en følge af speditørens og vognmandens grove uagtsomhed.

Godset

Årsagen til påstanden om grov uagtsomhed var antageligt, at den transporterede vin var ganske kostbar.

Pallen, der havde en bruttovægt på 153 kg., indeholdt nemlig flasker med vin, som kunden havde købt på auktion i Stockholm for i alt DKK 331.920,00.

Efter forklaringerne blev det lagt til grund, at pallen fremstod fuldstændig indsvøbt i sort uigennemsigtig plasticfolie, og at såvel speditøren som vognmanden alene var blevet oplyst, at det, der skulle transporteres bestod i "1 palle vin" på 153 kg.

Dommen

Sagen var i første instans anlagt ved Sø- og Handelsretten, hvorfra den blev anket til Højesteret. Begge instanser fandt, at kunden intet havde oplyst om, at godset var af en særlig tyveritækkelig karakter, endsige at der var tale om højværdigods. Det kunne heller ikke lægges til grund, at kunden havde fremsat krav eller ønske om, at godset skulle behandles på en særlig måde, hvorfor dette ikke kunne anses aftalt mellem parterne.

Sø- og Handelsretten afsagde dom til fordel for speditøren og transportøren, som begge blev frifundet med primært følgende begrundelse:

"Idet afsenderen ikke havde givet givet transportørerne oplysning om godsets særlige karakter og høje værdi, var transportørerne berettigede til at behandle godset som almindeligt stykgods. Retten har intet grundlag for at kritisere, at transporten blev afbrudt, for at chaufførerne kunne holde den pause, som var nødvendig for at overholde reglerne om køre- og hviletid.

Herefter, og idet lastbilen på den fuldt oplyste rastepads i Klevshult blev parkeret på et sted, hvor der natten igennem færdedes andre, og hvortil der var udsyn fra den efter det oplyste døgnåbne restaurant, findes chaufførernes undladelse af at låse

anhænger under overnatningen ikke at være udtryk for en sådan kvalificeret uforsigtighed, at skaden kan anses forvoldt ved grov uagtsomhed, jf. CMR-lovens § 37, stk. 2.”

Højesteret tiltrådte Sø- og Handelsrettens begrundelse, og frifandt speditøren og vognmanden med følgende begrundelse:

”Også efter bevisførelse for Højesteret må det lægges til grund, at [kunden] alene gav [speditøren] oplysning om, at godset var en palle vin på 153 kg. Det er således ikke godtgjort, at [speditøren] fik at vide, at der var tale om vin af høj værdi, eller at vinen skulle behandles på en særlig måde. Bevisførelse giver ikke grundlag for at fastslå, at [speditøren] eller [vognmanden] på anden måde blev bekendt med, at godset bestod af vin af høj værdi, eller for, at det var groft uagtsomt, at de ikke blev bekendt hermed.

Sø- og Handelsretten har fundet, at transportørerne på den angivne baggrund var berettiget til at behandle pallen med de 153 kg vin som almindeligt stykgods. Der er ikke for Højesteret fremkommet noget, som giver grundlag for at tilsidesætte denne vurdering.

Herefter og i øvrigt af de grunde, som Sø- og Handelsretten har anført, finder Højesteret, at det ikke er bevist, at skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed, jf. CMR-lovens § 37. Højesteret stadfæster derfor dommen.”

Dommen fastslår således, at en speditør i udgangspunktet kan betragte gods som almindeligt stykgods – medmindre der er aftalt noget særligt i relation hertil, eller medmindre andre årsager gør, at speditøren/transportøren burde have fået kendskab til godsets særlige beskaffenhed.

JURIDISKE FORHOLD VED TRANSPORT AF "DUAL USE"-PRODUKTER

Der har altid været fokus på transport af sensitive varer, spændende fra tobak og alkohol til varer som våben og andet krigsmateriel. Disse varer er alle kendetegnet ved at være fokus for megen politisk interesse og hertil regulering. Denne artikel skal se nærmere på de juridiske aspekter ved transport af gods, der kan anvendes til krigsførelse samt varer til totur.

af Advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk, rsh@dasp.dk

Hvor transport af decidede våben i flere årtier har været tæt lovreguleret, både i forhold til den praktiske udførelse af transporten samt til sanktioner og begrænsninger i henhold til, hvilke lande der overhovedet måtte transporteres våben til, har reguleringen af produkter, der både kan anvendes til legitime civile formål samt som led i en produktion af krigsmateriel (heraf navnet Dual Use), først i nyere tid taget sin udformning. Særligt efter terrorangrebene 11. september 2001 mod USA er reguleringen af eksport og transport af Dual Use-produkter taget til. I modsætning til transporter af våben er reguleringen af Dual Use desværre endnu ikke blevet en del af hverken eksportørernes eller speditørernes mind set. Grundlæggende kan det siges om transport af Dual Use-forsendelser, at der kræves diverse tilladelser, før de må eksporteres (se nærmere på Danske speditørers hjemmeside link). Det er i Danske Speditørers sekretariat opfattelsen, at det er de færreste eksportører, der bekendt med disse krav, og derfor sjældent indhenter de nødvendige tilladelser. Dette kan medføre uheldige konsekvenser, både strafferetligt og civilretligt for speditøren, hvilket gennemgås nedfor. Endvidere gennemgås mulige løsninger på problemstillingen.

Strafferetligt er speditøren teoretisk sjældent i fare, men i praksis ser det anderledes ud. Transport af Dual Use-produkter er ulovligt og sanktioneret under Bemyndigelsesloven. Den, der med fortsæt foretager transport af Dual Use-produkter, kan straffes med op til 2 års fængsel jf. Bemyndigelsesloven. Hvornår en person har handlet forsætligt, er en længere diskussion, men generelt kan det siges, at fortsæt kræver, at man har vidst, at produkterne var Dual Use, og derefter bevidst har handlet eller undladt at handle. Det vil sige, at speditøren teoretisk kun er i problemer, såfremt denne mere eller mindre er

medskyldig. Som nævnt i Fragtmail nr. 1/2012 er virkeligheden dog en anden. I det tilfælde hvor efterretningsmyndighederne opdager, at Dual Use-produkter er under transport, vil de naturligvis undersøge de spor, de måtte have. Her vil de ofte i form af transportdokumenterne se speditørens navn, og dette kan altså lede til varetægtsfængsling samt involvering i myndighedernes efterfølgende undersøgelser. Denne risiko er desværre svær at dæmme op for, netop fordi, at speditørens navn fremgår af dokumenterne.

Civilretligt kan manglende overholdelse af Dual Use-reglerne medføre store erstatningskrav samt krav på demurrage, ventetid og lignende mod speditøren, selvom den manglende tilladelse skyldes eksportørens fejl. Erstatningskravene kan opstå i mange forskellige forbindelser, men et typisk scenarie vil være, at transporten stoppes af myndigheder (ikke nødvendigvis i Danmark). Når en transport stoppes undervejs, fører dette normalt til større betalingskrav fra underleverandører. Det vil speditøren som udgangspunkt være pligtig til at betale, ligegyldigt om kravene udspringer af eksportørens forhold. Betalingsforpligtigelse knytter sig som oftest til de forskellige transportdokumenter, hvori der er klausuler om betaling af demurrage. Efterfølgende har speditøren naturligvis et krav mod eksportøren af godset, da kravene udspringer af dennes fejl. Desværre kan der være mange forhold, der gør, at kravet ikke kan gennemføres, herunder særligt eksportørens insolvens.

Udover disse krav fra underleverandører kan den afbrudte transport også medføre erstatningskrav fra 3. parter, såfremt de bliver ramt økonomisk. Dette kan fx opstå, hvis Dual Use-forsendelsen er om bord på et fly, der bliver grounded af myndighederne. Her vil bl.a.

andre afsendere kunne lide tab på grund af forsinkelse ved den afbrudte transport. Derudover vil der også kunne opstå andre erstatningskrav fra lufthavn og andre interessenter, der har afholdt omkostninger i forbindelse med episoden. Disse krav er kendetegnet ved, at der ikke er nogen aftaler mellem skadelidte og speditøren. Derfor er disse krav alle erstatning udenfor kontakt, hvor skadelidte skal bevise, at speditøren har handlet culpøst. En cuplavurdering er altid baseret på de konkrete forhold, og det kan derfor ikke på forhånd siges, hvorvidt speditøren vil være erstatningsansvarlig for disse omkostninger. De faktorer, der spiller ind ved denne vurdering, er, hvorvidt at speditøren har taget de forholdsregler, der med rimelighed kan forventes, for at forhindre skadens opståen. Det vil sige, at desto mere speditøren gør for at forhindre skadens indtrædelse, desto større er mulighederne for, at speditøren ikke er erstatningsansvarlig overfor de skadelidte.

I den forbindelse har Danske Speditører udarbejdet en erklæring, som eksportøren skal underskrive, hvor de bekræfter, at de har undersøgt, om en eksporttilladelse er nødvendig for det enkelte produkt,

og en sådan tilladelse er indhentet, såfremt det er nødvendigt. Derudover erklærer eksportøren også, at alle relevante informationer er afgivet til speditøren. Til sidst indeholder erklæringen en skadesløsholdelseserklæring, hvor eksportøren forpligtiger sig til at friholde speditøren for de omkostninger, speditøren måtte blive mødt med. Ved at anvende denne blanket, sikrer speditøren sig hermed, at eksportøren bliver opmærksom på reglerne angående Dual Use-forsendelser samt forhåbentlig undersøger, hvorvidt produkterne er omfattet af reglerne, og indhenter den rette erklæring, såfremt det er nødvendigt. Herved er speditørens risiko for at blive mødt med diverse krav allerede formindsket betydeligt. Såfremt det alligevel skulle gå galt, vil den underskrevne blanket tale for, at speditøren ikke har handlet culpøst, da denne har taget de forholdsregler, der var mulige. Derved minimerer speditøren risikoen for at pådrage sig et erstatningsansvar for krav baseret på erstatning uden for kontrakt. Derudover har eksportøren også underskrevet skadesløsholdelseserklæringen, så de krav, der måtte komme fra aftalepartnere, kan blive dækket hos eksportøren.

LANDSRETSDOM TILSIDESÆTTER SPEDITØRPANT FOR VIRKSOMHEDSPANT – SAGEN ANKET TIL HØJESTERET

I en dom afsagt af Vestre Landsret i slutningen af januar 2012 blev forholdet mellem en banks tinglyste virksomhedspant og en speditørs panteret i medfør af NSAB 2000 § 14 afprøvet. Landsretten tillagde i den forbindelse virksomhedspantet forrang for speditørens håndpant – en juridisk problemstilling, som indtil nu alene har været behandlet i den juridiske litteratur, men ikke har været underlagt domstolsprøvelse. Sagen er af speditøren anket til Højesteret.

af advokat Rasmus Kjøie, rak@dasp.dk

Sagen

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 bankens 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.

Forklaringer

Under retssagen blev der afgivet flere forklaringer. Under en sådan blev det af kundens tidligere økonomichef oplyst, at kundens varer stort set alle sammen blev produceret i Østen, at nogle blev produceret efter kundens specifikationer, men at de fleste var producenteres lagervarer. Varerne blev transporteret direkte fra Østen til Danmark efter de var blevet emballeret og mærket med kundens navn hos leverandørerne, og i denne stand blev de placeret på speditørens lager. Kunden havde adgang til sit lager hos speditøren, men alene efter forudgående aftale med speditøren.

Speditørens lager- og logistikansvarlige samt lagerchef oplyste, at speditøren forestod transporterne af kundens gods fra Østen til Danmark, udpakkede containerne og satte godset, som mestendels bestod i løse kartonner pakket i containere, samt forestod pluk og pak fra lageret og distribution til kundens kunder, på lager. Kundens gods fyldte fire lagerhaller á 2.000 m², i alt 8.000 m². Kunden plukkede aldrig selv fra lageret.

SPEDITIONSRET

Varelagerets værdi

Kurator i kundens konkursbo havde i forbindelse med konkursbehandlingen ladet en vurderingsmand foretage en opgørelse over varelagerets værdi. Det fremgik af vurderingsmandens redegørelse, at varelageret beroende hos speditøren havde en kostpris ifølge lagerlister på ca. DKK 17,0 mio. pr. juli 2010 og ca. DKK 15,1 mio. pr. 24. august 2010. Endvidere fremgik det, at vurderingsmanden havde skønnet, at hovedparten af varerne var langsomt omsættelige, og at han ved vurderingen af varelageret derfor havde foretaget en nedskrivning med ca. DKK 9,6 mio. til DKK 5,5 mio. ved "mårettet salg", svarende til en samlet gennemsnitlig nedskrivning med ca. 64 %.

Parternes synspunkter

Banken gjorde under sagen gældende, at virksomhedspantet skulle nyde prioritet forud for speditørens pant. Vedrørende de varer, der var indgået på lageret forud for bankens tinglysning af virksomhedspantet, gjorde banken endvidere gældende, at speditøren ikke havde pant, fordi NSAB ikke havde været aftalt med kunden. Videre anførte banken, at virksomhedspantet havde "grebet" varerne allerede på tidspunktet for kundens aftaleindgåelse om køb af varerne fra leverandøren, mens speditørens pant først "greb" varerne fra det tidspunkt, hvor speditøren via sin undertransportør modtog godset til transport – og altså *efter* det tidspunkt, hvor varerne allerede var omfattet af virksomhedspantet.

Speditøren anførte til støtte for sin sag, at NSAB 2000, og dermed panteretten, var vedtaget med kunden, og at håndpanteretten i NSAB 2000 § 14 skulle have prioritet forud for virksomhedspantet. Videre gjorde speditøren gældende, at banken ikke havde dokumenteret, at varerne reelt og i juridisk forstand var erhvervet af kunden forinden speditøren (s underleverandører) fik godset i sin besiddelse. Speditøren gjorde endvidere gældende, at en kundens indrømmelse af aftalt håndpant til speditøren var sket som led i regelmæssig drift af kundens virksomhed, hvorfor varerne i denne forstand var udskilt af det "flydende" virksomhedspant. Det gjordes tillige gældende, at kunden havde aftalt panteret med

speditøren, før der var aftalt virksomhedspant med banken, og at banken burde have været klar over dette med den virkning, at banken burde have krævet lånekapitalen indfriet tidligere, men nu havde udvist rettighedsfortabende passivitet ved ikke at reagere.

Retten's begrundelse og konklusion

Landsretten fastslog i sin begrundelse indledningsvist, at virksomhedspantet får prioritet fra tidspunktet for tinglysningen, altså in casu den 24. juli 2008, og at virksomhedspantet har prioritet for varer erhvervet af kunden fra denne dato.

Endvidere lagde Landsretten til grund, at varelageret på tidspunktet for kundens konkurs bestod af varer, som dels var erhvervet af kunden før tinglysningstidspunktet dels efterfølgende.

Videre lagde Landsretten efter vidneforklaringerne til grund, at kunden erhvervede varerne fra sine leverandører i Østen forud for det tidspunkt, hvor varerne/godset kom i speditørens underleverandørers besiddelse.

Med denne begrundelse fastlog Landsretten, at virksomhedspantet havde prioritet fremfor speditørens panteret vedrørende den del af varelageret, som var erhvervet af kunden efter den 24. juli 2008. Modsat fastslår Landsretten samtidig, at virksomhedspantet alene kan "gribe" varer erhvervet af kunden forinden dette tidspunkt, medmindre andre rettigheder – herunder speditørens eventuelle håndpanteret – er til hinder herfor. Landsretten konkluderede, med baggrund i vidneforklaringer om aftaleindgåelsen og samarbejdet mellem kunden og speditøren, at NSAB 2000 og dermed tillige speditørens håndpant i § 14, var vedtaget mellem speditøren og kunden – ligesom det anføres som udslagsgivende for vurderingen, at NSAB 2000 aftaleretligt har status af "agreed document", altså, at der ikke er tale om et sæt ensidigt vedtagne standardbetingelser men derimod om et velafbalanceret aftalegrundlag. Derfor, fandt Landsretten, havde speditørens panteret prioritet forud for virksomhedspantet vedrørende de varer,

som af kunden var erhvervet forud for den 24. juli 2008.

Landsretten afstod med denne begrundelse fra at tage stilling til spørgsmålet om speditørens *tilbageholdsret*.

Tilbage stod derfor alene en vurdering af, hvor stor en del af varerne der var erhvervet forinden henholdsvis efter den 24. juli 2008.

Landsretten skønnede på baggrund af vurderingsmandens redegørelse, at der pr. den 24. juli 2008 havde været varer på lageret til en værdi af DKK 600.000,00.

Derfor faldt der dom i sagen gående på, at speditøren alene kunne få udbetalt DKK 600.000,00 fra deponeringskontoen, og at det resterende beløb skulle tilfalde banken. Da det beløb, som speditøren havde vundet retten til udgjorde en mindre brøkdel af speditørens påståede krav på ca. DKK 3,5 mio., skulle speditøren tillige til banken betale sagens omkostninger med ca. DKK 230.000,00.

Dommens rækkevidde

Lægges Landsrettens begrundelse og konklusion til grund som pejlemærke for det indbyrdes styrkeforhold mellem virksomhedspant og speditørens panteret i medfør af NSAB 2000 § 14, er speditørens retsstilling på dette punkt svækket væsentligt.

Nogle mulige løsninger

Om end udbredelsen af virksomhedspant ikke er altomfattende, må speditøren, såfremt ovennævnte afgørelse stadfæstes i Højesteret, tage sine forholdsregler.

Til dette formål findes flere mulige løsninger, om end ingen af dem er tilnærmelsesvist så smidige og omkostningsfrie, som panteretten i medfør af NSAB 2000 – og som i øvrigt har pendanter i visse af de transportretlige konventioner.

Første mulighed er, at speditøren konsekvent kan kræve kontant forudbetaling af samtlige sine ydelser. Om end principielt omkostningsneutral er denne

løsning antageligt svært praktiserbar ud fra markedsmæssige betragtninger, idet kredittider antageligt er en del af speditørers og transportørers ikke uvæsentlige konkurrenceparametre.

Anden mulighed er at speditøren kræver en (anfordrings-)bankgaranti eller kaution stillet til sikkerhed for sit tilgodehavende. Men denne løsningsmodel er omkostningstung, idet garantisten henholdsvis kautionisten vil kræve sig honoreret for at stille sikkerheden til rådighed.

Tredje mulighed findes i selve reglerne for virksomhedspant, altså i tinglysningsloven. Speditøren kan lade tinglyse en såkaldt "negativerklæring" på kunden, hvorefter kunden effektivt afskæres fra efterfølgende at give (tinglyst og dermed effektivt) virksomhedspant til tredjemand. Imidlertid kræver dette, at speditøren betaler tingslysningsafgift til staten, og i øvrigt forestår besværet og udgifterne hermed, fx til advokatbistand.

Speditørens særlige problemstilling

Speditørers ydelser er karakteristiske derved, at de ikke kan tages tilbage, når de først er leveret.

Som sikkerhed er panteretten i NSAB 2000 § 14 et effektivt, smidigt og omkostningsneutralt juridisk instrument. Så længe kunden betaler, mærkes panteretten ikke, ligesom den ingenting koster; og først når kunden ikke længere kan (eller vil) betale speditørens tilgodehavende, kan speditøren tiltræde sin sikkerhedsret.

Der er derfor gode såvel økonomiske som praksisbegrundede argumenter for, at speditører effektivt skal indrømmes denne type panteret.

Nogle bemærkninger til Landsretsdommen

Der er også yderligere argumenter for at lade speditørpanter få forrang fremfor virksomhedspant.

Virksomhedspant er hjemlet i tingslysningslovens § 47 C, som har følgende ordlyd:

"§ 47c

Indehaveren af en erhvervsvirksomhed kan ved anvendelse af skadesløsbrev underpantsætte, hvad virksomheden ejer og fremtidig erhverver (virksomheds-pant), jf. stk. 3 og 4. Pantsætning er ikke til hinder for, at aktiver, bortset fra fordringer, udskilles ifølge regelmæssig drift af virksomheden." (Min understregning)

Af bemærkningerne og litteraturen vedrørende bestemmelsen fremgår, at udskillelse i paragraffens forstand ikke blot kan ske ved salg, men også på anden måde, så længe udskillelsen blot sker som led i "regelmæssig drift". Således nævnes, at udskillelse kan ske også ved at forære varer bort eller ved at sælge ekstraordinært billigt (fx som led i markedsføringsfremstød).

I hvert fald i Norden må det betragtes som ganske sædvanligt, at speditørers kunder overfor speditøren indrømmer panteret i medfør af NSAB 2000 § 14 i forbindelse med speditørens transport, oplagring eller anden logistisk service i relation til kundens gods. Dette sker, fordi NSAB 2000 ofte vedtages mellem kunden og speditøren, og fordi panteretten i § 14 indgår i dette sæt bestemmelser, som i almindelighed betragtes som værende et ganske velafbalanceret og

fornuftigt juridisk grundlag for samarbejdet; for såvel kunden som for speditøren.

Der kan på den baggrund argumenteres for, at overdragelse af gods til en speditør mod samtidig indrømmelse af panteret til speditøren i medfør af NSAB 2000 § 14, netop udgør "udskillelse ifølge regelmæssig drift".

Anerkendes dette argument, vil virksomheds-panthaver således skulle respektere speditørens pant.

Blandt en lang række andre argumenter blev også netop dette argument ført for Landsretten af speditøren, men Landsretten fandt det tilsyneladende ikke afgørende.

Opretholdes Landsrettens afgørelse af Højesteret vil speditørens panteret i medfør af NSAB 2000 § 14 udhules, hvilket efter min opfattelse vil være ganske uheldigt for speditørens branche, idet alternative sikringsformer for speditørens vederlagskrav, som ovenfor beskrevet, i den praktiske verden er ganske begrænsede.

Sagen anket

Sagen er som nævnt indledningsvist anket til Højesteret af speditøren.

Vi følger naturligvis sagen tæt, og vil orientere yderligere, når den endelige afgørelse i sagen foreligger.

SPEDITØRERS ANVENDELSE AF FRAGTBØRSER – FORSIKRINGSMÆSSIGE ASPEKTER

Speditørers anvendelse af underleverandører, med ved hvem der er kontraheret via en fragtbørs kan ofte være underlagt en række nærmere betingelser af speditørens speditøransvars-forsikrings-selskab, hvorfor der er god grund til at undersøge virksomhedens konkrete forsikringsmæssige forhold i denne relation.

af advokat Rasmus Kjøie, rak@dasp.dk

Der er mange gode logistiske årsager til at speditører anvender underleverandører, som speditørerne kan komme i kontakt med via fragtbørser. Som oftest vil det være kendetegnende for den slags aftaler, at speditøren ikke nødvendigvis har forhåndskendskab til netop den under-leverandør, med hvem der kontraheres på fragtbørsen.

Ud fra et forsikringsmæssigt synspunkt medfører dette manglende tidligere samarbejde antageligt en øget risiko for, at forsikrings-selskabet/speditøren i skades-situationer vil have en større risiko for manglende regres end ellers. Særligt i de seneste år har der da også vist sig konkrete eksempler, hvor kriminelle under forskellige former for bedrageri/underslæb tilegner sig gods fra speditører under netop anvendelse af fragtbørser.

Med baggrund i disse erfaringer optræder der ofte i speditørens ansvarsforsikrings-police (SAF-police) nærmere betingelser for hvilke konkrete forholdsregler speditøren skal eller bør iagttage i forbindelse med anvendelse af underleverandører, hvis forhold ikke i forvejen er speditøren nærmere bekendt.

Typisk vil der være tale om at speditøren skal undersøge/og eller indhente dokumentation for underleverandørens fragtføreransvarsforsikring, ligesom der kan forekomme øvrige særlige betingelser alt afhængig af den konkrete police.

Speditører, som indgår aftaler med under-leverandører via fragtbørser eller på anden ad hoc basis i øvrigt, bør derfor undersøge de nærmere forsikringsmæssige betingelser, som måtte være forbundet hermed i SAF-police.

Speditørernes Retsværn og Danske Speditører tilbyder medlemmer en risk management-analyse af den

konkrete virksomheds forretningsmæssige og juridiske risici såvel som gennemgang af eksisterende forsikringsafdækning samt analyse af de gab, som eventuelt måtte være herimellem.

For nærmere information om risk management-analyser kan juridisk afdeling som altid kontaktes på telefon 70 13 12 14.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO



NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPEDITIONSRET