

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Networking, elektroniske fragtbreve og køre-/hviletidsregler.

Som speditør er der nok at se til i hverdagen: transporter skal organiseres, og logistik skal implementeres. I den forbindelse er der en masse regler, der skal overholdes, og en mængde problemer der skal tages højde for. I dette nummer af Speditionsret kommer vi ind på tre af dem.

Advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk ser nærmere på de elektroniske CMR-fragtbreve, som er på vej. De åbner en masse nye muligheder for speditørerne, men der er også problemer. Selve lovgivningsarbejdet er allerede i gang på Christiansborg – og det er et arbejde Danske Speditører følger tæt politisk. Det samme gør Speditørernes Retsværn vedrørende de juridiske problemstillinger for hverdagens spedition. De indledende betragtninger kan læses i dette nummer af Speditionsret.

Networking er et tilbagevendende juridisk problem, som har været behandlet tidligere i Speditionsret. Nu er der kommet et par nye domme, som bekræfter den opfattelse af sagsforholdet, som Danske Speditører tidligere er nået frem til. Advokat Rasmus Kjøie gennemgår dommene og perspektiverer dem i forhold til NSAB2000.

Advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod har skrevet en artikel om en spændende Højesteretsdom vedrørende køre- og hviletid. Højesteret skulle tage stilling til hvornår en pause er en pause, og hvornår det er i orden at afbryde den.

Speditionsret kommer således ind på tre juridiske problemer, som speditører og transportører lige nu skal være opmærksomme på. Der vil komme mange flere, og dem ser vi nærmere på i de kommende numre af Speditionsret.

Hvis de juridiske problemstillinger ikke kan vente på næste udgave af Speditionsret, men kræver det en løsning her og nu – så ring ind til Speditørernes Retsværn på 7013 1214.

God fornøjelse med Speditionsret.

Martin Aabak

NR. 35
NOVEMBER 2012

INDHOLD:

Side 2:

**INDFØRELSE AF ELEKTRONISKE FRAGTBREVE
(OG ANDRE) DOKUMENTER I HENHOLD TIL
CMR-LOVEN**

Side 3:

**DOMME OM SPEDITIONSRET
"NETWORKING"**

Side 7:

NY HØJESTERETSDOM OM KØRE-/HVILETID

INDFØRELSE AF ELEKTRONISKE FRAGTBREVE (OG ANDRE DOKUMENTER) I HENHOLD TIL CMR-LOVEN

Det forventes, at der vil blive vedtaget lovforslag om indførelse af muligheden for elektroniske fragtbreve i CMR-loven fra januar 2013. Vedtagelsen af lovforslaget forventes at give positive muligheder for de involverede parter, men også nogle udfordringer.

Af advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk, rsh@dasp.dk.

Tilføjjelsen til CMR-loven grunder i en tillægsprotokol til CMR-konventionen fra 2008. Der er tale om et supplement til de fysiske fragtbreve, idet det ikke bliver et krav at fragtbrevet skal udstedes elektronisk. De velkendte, fysiske CMR-fragtbreve kan således fortsat anvendes. På nuværende tidspunkt har 11 lande – herunder Danmark – underskrevet tillægsprotokollen.

Behovet

Det kan diskuteres om der overhovedet er et behov for denne tilføjelse til CMR-loven, da flere aktører allerede i dag udsteder forskellige former for elektroniske fragtbreve. Behovet for at indføre muligheden for elektroniske fragtbreve i CMR-loven, grunder i usikkerheden om, hvordan fragtbrevets virkning er i henhold til forhåndsbevis og forbehold, såfremt det er udstedt elektronisk. I bund og grund er det tvivlsomt, om fx et forbehold på et elektronisk fragtbrev vil have den samme bevismæssige betydning som et forbehold på et fysisk fragtbrev.

I Danmark antages det allerede i dag (den transportjuridiske litteratur), at et forbehold på et elektronisk fragtbrev vil have samme bevismæssige værdi som et forbehold på et fysisk fragtbrev. Til trods herfor har Danmark valgt at indføre tillægsprotokollen, da dette vil skabe lovgivningsmæssig klarhed om retstilstanden.

Kravene til elektroniske fragtbreve

Der kommer til at være en række krav, der skal være opfyldt, førend det er muligt at oprette et elektronisk CMR-fragtbrev.

For det første skal der ske en **autentifikation** af det elektroniske fragtbrev ved hjælp af en pålidelig elektronisk signatur. Dette indebærer at følgende kriterier skal være opfyldt for signaturen:

1. den er entydigt knyttet til underskriveren,
2. den kan identificere underskriveren,
3. den genereres med midler, som underskriveren kan bevare den fulde kontrol med, og
4. den er knyttet til de data, som den vedrører på en sådan måde, at en hvilken som helst senere ændring af disse data kan opdages.

Udover at stille krav til den signatur, der anvendes, følger det endvidere af tillægsprotokollen, at oplysningerne i det elektroniske fragtbrev skal være tilgængelige for alle parter, som er berettiget dertil. Herudover skal de parter, der har interesse i fragtaftalens opfyldelse, være enige om 1) måden, hvorpå det elektroniske fragtbrev oprettes og leveres til den berettigede part, 2) måden, hvorpå den part der skal have de rettigheder, der følger af det elektroniske fragtbrev, kan dokumentere sin berettigelse, og 3) måden, hvorpå der afgives en bekræftelse af, at levering til modtageren er foretaget. Slutligt skal der 4) være enighed om procedurerne for tilføjelse af oplysninger og ændring af det elektroniske fragtbrev, der sikrer, at det er muligt at identificere alle eventuelle tilføjelser til eller ændringer af det elektroniske fragtbrev, og at de oplysninger, der oprindeligt var indeholdt deri, bevares.

Endelig skal fragtføreren – dog alene på afsenders anmodning – udlevere en kvittering for godsets modtagelse samt alle oplysninger, der gør det muligt at identificere forsendelsen og tilgå det elektroniske fragtbrev.

Afsenders dokumenter.

Også afsender får mulighed for at levere sine dokumenter (fx tolldokumenter og lignende) på elektronisk vis til transportøren. Afsenderen kan gøre brug af elektronisk kommunikation, såfremt parterne er enige om procedurer, der gør det muligt at oprette et link mellem de pågældende dokumenter og det elektroniske fragtbrev på en måde, der sikrer, at de pågældende dokumenters indhold forbliver fuldstændige og uændret fra det tidspunkt, hvor de blev dannet.

Muligheder og udfordringer.

Det er kærkomment, at reglerne for brug af elektroniske fragtbrev bliver en del af CMR-loven. Men dette eliminerer ikke i sig selv, at de ovennævnte krav vil medføre visse udfordringer i praksis. For det første skal parterne være enige på forhånd, hvilket kan give anledning til problemer ved distancesalg. At speditørernes underleverandører også skal være en del af det elektroniske fragtbrev kan tænkes vanskeligt i den forbindelse. Derudover stiller indførelsen af elektroniske CMR-fragtbrev endvidere en række tekniske krav, som forventeligt også vil kunne give udfordringer.

DOMME OM SPEDITIONSRETLIG "NETWORKING"

Problemstillingen vedrørende speditørens juridiske "back-to-back" – altså om retstillingen mellem speditøren og ordregiveren, henholdsvis speditøren og underleverandøren, er ens – har været berørt i et par nylige domme.

Af advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk

Problemstillingen

Jeg har tidligere beskrevet det speditionsretlige netværksprincip eller "networking", og de udfordringer i relation til juridisk "back-to-back", der følger af NSAB 2000 § 23 i en artikel i SPEDITIONSRET nr. 28, maj 2010. Der henvises derfor dertil for en beskrivelse af problemstillingen for de, der ikke tidligere har beskæftiget sig med dette.

Blot skal her fremhæves min daværende konklusion, nemlig den, at speditørens mulighed for effektiv speditionsretlig networking afhænger af graden af gennemsigtighed, som speditøren giver ordregiver i forbindelse med kontrahering og eksekvering af det konkrete transportforløb. De nylige domme er udtryk for samme opfattelse.

Med små ordlydmæssige detaljeforskelle er netværksprincippet optaget i NSAB 2000 i såvel § 23 (ansvarsmæssig networking) som §§ 29 (networking ifm. reklamation) og 30 (networking ifm. forældelse). Selvom der er tale om detaljer, kan disse vise sig ganske afgørende – djæveln ligger som bekendt i detaljen, og særligt den ene af de to domme, som jeg her vil omtale, blev forskellen afgørende for speditøren.

NSAB 2000 § 23 har følgende ordlyd:

"Hvis særlig aftale er truffet om en bestemt transportmåde, eller hvis det kan bevises, at bortkomst, forringelse, beskadigelse eller forsinkelse er

indtruffet, medens godset transporterades med et bestemt transportmiddel, skal speditøren i stedet være ansvarlig ifølge de for en sådan transportmåde gældende lovbestemmelser og almindeligt forekommende og anerkendte transportvilkår i det omfang, disse indeholder afvigelser fra, hvad der er fastsat i § 5, stk. 2, eller §§ 15 – 22.”

Ordlyden vedrørende *networking* i NSAB 2000 § 29 er som følger:

”[...] Hvis aftale er truffet med speditøren om en bestemt transportmåde, gælder i stedet de for en sådan transportmåde gældende lovbestemmelser og almindeligt forekommende og anerkendte transportvilkår i det omfang, disse indeholder afvigelser fra, hvad der er fastsat i stk. 1.”

Ordlyden vedrørende *networking* i NSAB 2000 § 30 er som følger:

”[...] Hvis aftale er truffet med speditøren om en bestemt transportmåde, gælder i stedet de for en sådan transportmåde gældende lovbestemmelser og almindeligt forekommende transportvilkår i det omfang, disse indeholder afvigelser fra, hvad der er fastsat i stk. 1.”

Den første dom: ”Skorstenen til Canada”

En speditør havde indgået aftale med en kunde om transport af en skorstenssektion fra Esbjerg til Milton, Canada. Aftalen var indgået under behørig henvisning til NSAB 2000, som således fandt anvendelse mellem speditøren og kunden.

Undervejs i transportforløbet, ved kørsel på et havneområde i Hamilton, Canada, væltede

skorstensdelen af en udførende vejtransportørs trailer, formentlig på grund af manglende surring.

Spørgsmålet var herefter, hvilke regler, der skulle regulere forholdet mellem speditøren og kunden i relation til speditørens ansvar for skaden på skorstenen.

I forbindelse med aftaleindgåelsen havde speditøren overfor kunden oplyst, at basis for beregningen af fragten er *”[...] Samlet afskibning fra Esbjerg [...] via Antwerpen til Hamilton”* og *”[...] viderefragt til site Milton [...]”*, samt at raterne var eksklusiv forskellige omkostninger, *”[...] som vognmanden tager + 10 % for [...]”*. Speditøren påberåbte sig blandt andet med baggrund i disse oplysninger og med henvisning til NSAB 2000 § 23, at forholdet skulle reguleres efter canadiske regler, herunder med den virkning, at kravet skulle være forældet.

Hertil udtalte Sø- og Handelsretten, at de nævnte passager:

”[...] ikke i sig selv [ændrer] ved parternes vedtagelse af NSAB 2000 som retsgrundlag for deres aftale om multimodal transport, idet en sådan uspecifik omtale af grundlaget for fragtberegningen ikke er en ”særlig aftale” som nævnt i NSAB 2000 § 23.”

Retten udtalte endvidere:

”Indgåelsen af aftalen om multimodal transport på grundlag af NSAB 2000 har til formål eller virkning at skabe klarhed i retsforholdet mellem transportordregiveren og den kontraherende transportør. Transportordregiveren kan holde sig til den kontraherende transportør i overensstemmelse med ansvarsreglerne i NSAB 2000. Den kontraherende transportør kan, hvis han ikke selv udfører transporten, selv vælge, hvilke transportører han vil gøre brug af ved opfyldelsen af transportaftalen med ordregiveren. Det er den kontraherende

transportørs egen risiko og privilegium at tage stilling til, hvilke transportvilkår som skal gælde i forholdet mellem ham selv og de transportører, han måtte antage til at udføre den transport, om hvilken den kontraherende transportør har indgået aftale med transportordregiveren. I givet fald kan den kontraherende transportør som fagkyndig tage højde for afvigelser i vilkårene ved fastsættelsen af sin pris for transporten. Canadisk ret kommer således ikke til anvendelse i forholdet mellem ordregiveren og den kontraherende transportør, blot fordi den kontraherende transportør for at opfylde sine forpligtelser efter aftalen med ordregiveren antager en canadisk vognmand til at bistå sig med den del af dør-til-dør transporten fra Esbjerg til Milton, som nødvendigvis må ske ved landevejstransport fra Hamilton til Milton.

[...]

Der er ikke nogen aftale som nævnt i NSAB 2000 § 30, stk. 3, og det forhold, at [speditørens] krav mod den udførende transportør måtte være undergivet canadiske forældelsesregler, kan i overensstemmelse med det, som er anført ovenfor, ikke medføre, at [kundens] krav mod [speditøren] underkastes canadiske forældelsesregler i stedet for forældelsesreglerne i NSAB 2000, som parterne selv har vedtaget."

På den baggrund gav SØ- og Handelsretten kunden medhold i, at ansvaret ikke var forældet eller underlagt begrænsning i henhold til de lokale canadiske regler, som fandt anvendelse mellem speditøren og underleverandøren.

Det kan heraf udledes, at SØ- og Handelsretten lagde vægt på gennemsigtighed og oplysning overfor kunden som væsentlige parametre i vurderingen af

speditørens mulighed for juridisk networking. Endvidere lader rettens afgørelse risikoen for, at speditøren ikke kan opnå samme retstilling i sin regres overfor underleverandører, påhvile speditøren. Dommens præmis "[...] det er den kontraherende transportørs egen risiko og privilegium at tage stilling til, hvilke transportvilkår som skal gælde i forholdet mellem ham selv og de transportører, han måtte antage til at udføre den transport" lader til at tage udgangspunkt i en forestilling om, at speditøren rent faktisk kan "tage stilling" til egen regresmulighed. Dette er dog ikke nødvendigvis muligt for speditøren, idet lokal eller konventionsbaseret/international lovregulering kan diktere denne retsstilling tvingende for speditøren. Spørgsmålet er derfor, om ikke speditøren ved eksplicit at aftale dette med sin kunde, netop vil kunne "løfte" sin underliggende (regres)reststilling op, således at dette også er gældende overfor kunden. I hvert fald, hvor speditøren med baggrund i NSAB 2000 indgår en multimodal transportaftale med sin kunde, er det min opfattelse, at dette er muligt. Det afgørende bliver netop, om forholdet er gjort kunden klart af speditøren på tidspunktet for transportaftalens indgåelse. Dette synspunkt ses da også at kunne indrømmes vægt ved rettens samtidige anmærkning om, at den lokale lovgivning ikke kunne anvendes mellem speditøren og kunden i den konkrete sag "blot fordi" speditøren havde indgået aftale med sin underleverandør på disse vilkår. Tilsyneladende ville "noget mere" (formentlig eksplicit aftale herom) have kunnet føre til et andet resultat.

Dommen (der har SØ- og Handelsrettens sag nr. SH2011.H-0103-09) er anket til Højesteret.

Den anden dom: "Vindmølledele til Canada"

Højesteret har afgjort en sag, som også omhandlede transport til Canada.

En speditør påtog sig som kontraherende transportør over for sin kunde at udføre en multimodal transport af vindmølledele fra Danmark til Canada. Under landevejstransport i Canada bortkom godset. Speditøren og kunden havde indgået en rammeaftale om vilkår for speditørens transportopgaver for

kunden, hvorefter transporterne skulle udføres i henhold til NSAB 2000. Speditøren havde antaget en undertransportør til at udføre transporten til Canada, og der var i undertransportørens transportdokumenter fastsat en begrænsning af dennes ansvar, der var lavere end ansvarsbegrænsningen (på SDR 8,33 pr. kilo), som følger af NSAB 2000 § 22. Spørgsmålet var herefter, om der i medfør NSAB 2000 § 23 skulle lægges vægt på disse transportdokumenter eller på canadiske bestemmelser om ansvarsbegrænsning.

Hertil udtalte Højesteret følgende:

”Det følger af NSAB 2000 § 23, at bl.a. ansvarsbegrænsningen i § 22 fraviges i tilfælde, hvor særlig aftale er truffet om en bestemt transportmåde, eller hvis det kan bevises, at bortkomst mv. er indtruffet, mens godset transporteredes med et bestemt transportmiddel. I sådanne tilfælde ifaldes i stedet ansvar ifølge de for en sådan transportmåde gældende lovbestemmelser og almindeligt forekommende og anerkendte transportvilkår i det omfang, disse indeholder afvigelser fra bl.a. bestemmelsen i § 22.

Godset bortkom under transport med lastbil i Canada. Der foreligger imidlertid ikke oplysninger om lovbestemmelser og almindeligt forekommende og anerkendte transportvilkår, der kan føre til, at [speditøren] efter bestemmelsen i § 23 kan få medhold i nogen af sine påstande.

Der gælder herefter alene den ansvarsbegrænsning, der er fastsat i NSAB 2000 § 22, og som under hensyn til erstatningskravets størrelse er uden praktisk betydning.”

Under sagen var indhentet udtalelse fra en canadisk advokat vedrørende lokal lovgivning, som konkluderede, at underleverandørens transportdokumenters betingelser ikke var anvendelige.

Højesteret fandt således, at NSAB 2000 § 23 ikke fandt anvendelse, og der gjaldt derfor alene den ansvarsbegrænsning, der følger af NSAB 2000 § 22.

Mulige forholdsregler til sikring af juridisk ”back-to-back”

De ovenfor nævnte domme lægger dels risikoen for manglende juridisk regresmulighed på speditøren og lader det tillige have betydning, hvorvidt de regler, der af speditøren søges at ”networke” til, på forhånd er kendelige for speditørens kunde.

Disse elementer bør man derfor være sig bevidst som speditør, når man påtager sig multimodale – eller i øvrigt mere komplekse – transportopgaver for sine kunder.

Det er bestemt ikke givet og sikret, at speditøren vil kunne anvende sine underleverandørers regelsæt overfor sin kunde.

For korrekt håndtering af konkrete transportopgavers aftaleindgåelse står Speditørernes Retsværn naturligvis til assistance.

HØJESTERETS DOM OM KØRE- OG HVILETIDSREGLERNE

Højesteret har i en nylig dom fastslået, at en chaufførs kortvarig afbrydelse af de lovpligtige pauser kan være i overensstemmelse med køre- og hviletidsreglerne.

Af Søren Møller Ejegod, advokatfuldmægtig, sme@dasp.dk

I forbindelse med en køletransport valgte den pågældende chauffør at afholde sine pauser således, at første pause blev afholdt i 15 min fra 8.01 til 8.16. Næste pause afholdte chaufføren fra 11.15 til 11.47. Den sidste pause blev afholdt hos den kunde, hvor chaufføren skulle læsse varer. Under sidste pause krævede en ansat hos kunden, at chaufføren flyttede lastbilen, da denne holdt i vejen.

I henhold til artikel 7, stk. 1, i EU-forordning nr. 561/2006 skal en chauffør efter en kørselsperiode på fire og en halv time holde en sammenhængende pause på mindst 45 minutter. Denne pause kan dog erstattes af en pause på mindst 15 minutters varighed, fulgt af en pause af mindst 30 varighed fordelt over kørselsperioden på fire og en halv time.

Idet chaufføren erkendte at have afbrudt pausen, som beskrevet ovenfor, var der ikke tvivl om, at chaufføren ikke havde holdt pause i overensstemmelse med ordlyden af artikel 7, stk. 2. Spørgsmålet var herefter, om afbrydelsen af den sidste pause kunne anses som en "lovlig" afbrydelse.

Ifølge byretten var kravet fra den ansatte hos kunden ikke et sådant særligt tilfælde, at pausen lovligt kunne afbrydes. Byretten idømte derfor chaufføren en bøde på 5.000 kr. Byretten idømte endvidere chaufføren 3 års betinget frakendelse af retten til at føre motorkøretøj.

Til forordningen knytter sig imidlertid et Vejledningsnotat 3, hvoraf følgende fremgår:

"I visse tilfælde (f.eks. ved holdepladser, ved grænseovergange og i nødstilfælde), hvis det af objektive grunde er nødvendigt at flytte køretøjet, eller hvis politiet eller en anden myndighed (f.eks. brandmænd, vejmyndigheder eller toldembedsmænd) beordrer køretøjet flyttet, kan føreren være nødt til at

afbryde sit hvil eller pause i få minutter og bør i så fald ikke retsforfølges.

"Opstår en sådan særlig situation, skal medlemsstaternes kontrolmyndigheder udvise en vis tolerance efter en individuel vurdering af situationen.

"En sådan afbrydelse af en førers hvil eller pause skal registreres manuelt af føreren og bør om muligt påtegnes af den kompetente myndighed, som beordrede føreren til at flytte køretøjet."

Såvel landsret som Højesteret foretog efterfølgende en vurdering af, om chaufførens afbrydelse af 2. pause var omfattet de undtagelser, som nævnes i vejledningsnotatet.

Landsretten fandt ikke, at et krav fra en ansat hos kunden, var et sådant særligt tilfælde, at 2. pause lovligt kunne afbrydes. Landsretten stadfæstede derfor byrettens afgørelse.

Fire dommere i Højesteret fandt dog, at den meget kortvarige og enkeltstående flytning af lastbilen, som blev beordret af en ansat på læssestedet, måtte sidestilles med de tilfælde, som er beskrevet i Vejledningsnotat 3. Dommerne tillagde det også væsentlig betydning, at chaufførens pause inklusive flytningen varede 34 minutter, og at chaufføren vanskeligt kunne modsætte sig ordren fra den ansatte. Selv om chaufføren i henhold til vejledningsnotatet burde have registreret årsagen til afbrydelsen, var dette ifølge Højesteret uden betydning, da der var enighed om det konkrete forløb.

En enkelt dommer i Højesteret fandt ikke, at en afbrydelse af pausen pga. travlhed hos kunden kunne anses som værende en tvingende situation af en sådan uforudseelig karakter, som efter Vejledningsnotat 3 kan begrunde, at en kortvarig afbrydelse af en pause

for at flytte køretøjet bør tolereres efter en individuel vurdering af situationen.

Dommens betydning

Det må forventes, at denne Højesteretsdom vil medføre, at politi og anklagemyndighed vil afstå fra at udstede bøder og tiltale chauffører i de tilfælde, hvor en chauffør ganske kortvarigt er nødt til at afbryde sine pauser for at flytte lastbilen. Dette bør også være tilfældet, hvor flytningen skyldes travlhed hos kunden, jf. flertallets afgørelse.

Såfremt situation opstår, hvor chaufføren er nødt til at afbryde sin pause, bør chaufføren foretage en manuel registrering af årsagen, idet en evt. uenighed om forløbet vil medføre en øget risiko for, at chaufføren bliver dømt for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne.

Det er også vigtigt, at chaufføren genoptager sin pause, således at pausen samlet set opfylder kravet til længden af pausen.

Dommen fra Højesteret vil medføre en praksis på området, som i højere grad er i overensstemmelse med den virkelighed, som chaufførerne møder ude hos kunderne. På den anden siden er det vigtigt at understrege, at dommen er meget konkret begrundet, hvilket medfører, at chauffører og kunderne fortsat skal være meget opmærksom på at overholde de strenge krav til chaufførernes pauser, idet domstolene vil foretage en konkret vurdering af om den konkrete situation, er omfattet af de undtagelse, der er beskrevet i Vejledningsnotat 3.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO



NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPEDITIONSRET