

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Djævelen ligger som bekendt i detaljen – hvem siger hvad, hvornår og hvorfor? Det søger advokater at fastslå, når tingene er gået galt.

Der er dog ingen grund til først at kontakte advokaterne, når tingene er gået galt – når kontrakten er underskrevet, eller når godset er udleveret til den forkerte.

En væsentlig del af enhver virksomheds risikostyring består i at konsultere advokater, før det er gået galt.

Advokat Rasmus Køie kommer med råd om ordregivers vilkår, når der indgås transportaftaler ad hoc. Når det med småt læses, er det ikke altid så attraktivt at indgå sådanne kontrakter.

Advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod ser derudover nærmere på en sag, hvor en speditør blev holdt ansvarlig, fordi godset blev udleveret uden forevisning af originalt konnossement.

Videre ser advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk nærmere på en Højesteretsdom, hvor speditøren ikke havde taget forholdsregler i forhold til en transport af højværdigods. Kunden havde ikke oplyst speditøren om, at der var tale om højværdigods, hvorfor det ikke kunne betragtes som grov uagtsomhed, at godset ikke nåede frem.

Afslutningsvis gennemgår Rasmus Køie en nylig dom omhandlende Speditøransvarsforsikringers dækning og erstatning – og ikke mindst konsekvenserne for speditørerne.

Alle fire artikler belyser fordelene ved at tænke sig godt om, sikre at man ”køber” eller ”sælger” rette produkter – og gennemfører ordrer efter ordnede processer.

Speditørernes Retsværn står til rådighed for enhver forespørgsel om juridisk risikostyring. Dette nummer af Speditionsret giver et par bud på, hvordan en sådan risikostyring kan – eller kunne have – afhjulpet problemerne inden de opstod.

Skulle der være spørgsmål i forbindelse med dette nummer af Speditionsret eller andre juridiske forhold, står Speditørernes Retsværn til rådighed alle hverdage på telefon 7013 1214.

God Fornøjelse med Speditionsret.

Martin Aabak

NR. 37
MAJ 2013

INDHOLD:

Side 2:

PAS PÅ DET MED SMÅT – SÆRLIGT I DE HURTIGE HANDLER!

Side 3:

UDLEVERING AF GODS UDEN FOREVISNING AF ORIGINALT KONOSSEMENT

Side 5:

HVEM SKAL GIVE SÆRLIGE OPLYSNINGER VED TRANSPORT AF HØJVÆRDIGODS?

Side 6:

NY DOM OM DÆKNING UNDER SPEDITØRANSVARSFORSIKRINGEN

PAS PÅ DET MED SMÅT – SÆRLIGT I DE HURTIGE HANDLER!

Ved kontrahering på internetfragtbørser bør speditøren se sig godt for. Ordren kan være behæftet med betingelser, som stiller væsentlige krav til transportøren både af praktisk og juridisk karakter, som bør inddrages i overvejelserne om, hvorvidt det samlede billede gør det attraktivt at overtage netop dette gods til transport.

Af advokat Rasmus Kjøie, rak@dasp.dk

At indgå transportaftaler ad hoc, fx via internetfragtbørser som TimoCom, Teleroute eller lignende, kan være en logistisk hensigtsmæssig måde at få konsolideret gods bedst og mest muligt. Det er dog værd at bide mærke i, at ordregiverne som udbyder disse sendinger til transport kan have betingelser herfor, som kan være vanskelige at honorere for speditøren i praksis – og som i nogle tilfælde forekommer ganske ude af proportion eller ligefrem urimelige. Der er derfor god grund til at se sig godt for, forinden gods tages til transport.

I Danske Speditørers juridiske afdeling kommer ganske mange af den type aftlevilkår til vurdering. Herunder ses det, at der anvendes klausuler af juridisk karakter, som afviger væsentligt fra den almindelige baggrundsret, og herudover ses i øvrigt en lang række mere praksisbegrundede vilkår, som kan gøre det mindre interessant at indgå aftalen end ellers.

Eksempler på vilkår

Fra de kontraktvilkår, som Danske Speditører har kendskab til, kan nævnes følgende (ikke prioriterede) eksempler på vilkår, som speditøren bør være opmærksom på:

- Krav om, at speditøren skal have tegnet gyldig ansvarsforsikring i et anerkendt europæisk forsikringsselskab med dækningssummer op til adskillige hundrede tusinde Euro – uanset godsets værdi,
- Standardkrav om, at der alene må ske parkering undervejs i transportforløbet på oplyste/bemandede/sikrede/TAPA- eller IRU-godkendte pladser – uanset godsets art

- At fragt og øvrigt vederlag til speditøren først er betalingspligtig for ordregiver ved speditørens fremsendelse af POD ("Proof Of Delivery"), typisk i form originalt underskrevet CMR-fragtbrev,
- Betalingsbetingelser med meget lange betalingsfrister for ordregiver (fx 180 dage eller mere).

Er ordregivers vilkår gyldige?

Hvorvidt de konkrete vilkår juridisk vil kunne gennemtvinges af ordregiveren overfor speditøren, afhænger af det enkelte vilkår, samt den kontekst i hvilken og måde hvorpå vilkåret er blevet en del af aftalen med speditøren.

Herudover må en række forhold tages i betragtning.

Det skal for det første erindres, at vilkårene ofte indgår i en kontekst, hvor ordregiver er bosiddende i udlandet, hvorfor det ikke med sikkerhed kan fastslås, at det er dansk ret, der finder anvendelse, eller at retssag herom kan anlægges ved en dansk domstol. Skal kontrakten bedømmes under anvendelse af fx engelsk aftaleret vil resultatet kunne vise sig væsensforskelligt fra et tilsvarende dansk juridisk udgangspunkt.

Uanset jurisdiktion må det enkelte vilkår dog altid skulle være en del af selve aftalen mellem parterne, for overhovedet at kunne tages i betragtning. Om dette måtte være tilfældet afhænger af en konkret aftaleretlig vurdering af forholdet, men sikkert er det, at det er vanskeligere at afværge kontraktpartens vilkår, når der er tale om forhold mellem professionelle erhvervsdrivende end ellers.

I de tilfælde, hvor et konkret aftalevilkår måtte stride mod lovgivning, som ikke kan fraviges ved aftale, vil vilkåret dog kunne tilsidesættes. Dette gælder fx for CMR-lovgivningen (der støttes på den internationale CMR-konvention), idet disse regler som klart udgangspunkt ikke kan fraviges ved parternes aftale – heller ikke mellem erhvervsdrivende. Men det er langt fra alle vilkår, som vil stride mod CMR-konventionen, og af de ovenfor nævnte kan fremhæves, at konventionen ikke indeholder bestemmelser om betalingsvilkår, ansvarsforsikring, eller om transportens konkrete tilrettelæggelse og udførsel. Aftalebaserede vilkår herom vil derfor ikke uden videre kunne tilsidesættes som konventions- eller lovstridige.

Mulige forholdsregler

Bedst er det naturligvis, at tage diskussionen om vilkårene for transporten, forinden aftalen herom indgås. Men man vil også kunne positionere sig

bedre generelt ved at optage en selvstændig passage i egne generelle betingelser til imødegåelse af utilsigtet aftaleindgåelse på "fremmede" betingelser. Fx vil man kunne fraskrive sig anerkendelse af ordregivers vilkår generelt ved en eksplicit passage herom, som indføres i den korrespondance, hvormed man som speditør indgår aftalen med ordregiver. Det har dog endnu ikke efter de for mig tilgængelige oplysninger været genstand for domstolsprøvelse, hvorledes en sådan konstruktion viser sig juridisk effektiv.

Tjek ordregivers vilkår inden aftalen indgås

Konkluderende skal der derfor lyde en opfordring til, at se sig godt for, og direkte adressere uacceptable vilkår, hvor man møder sådanne – og at medlemmer kontakter Danske Speditørers juridiske afdeling for en vurdering af konkrete vilkår, hvis der skulle være tvivl om betydningen eller rækkevidden heraf.

UDLEVERING AF GODS UDEN FOREVISNING AF ORIGINALT KONNOSSEMENT

Ny dom fra Sø- og Handelsretten understreger, at man som speditør er forpligtet til selv at afklare en eventuel uklarhed i en modtagen udleveringsinstruks, og at speditøren bliver ansvarlig, såfremt afsender lider tab som følge af udlevering af godset uden forvisning af originalt konnossement.

Af advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod, sme@dasp.dk

En dansk speditør modtog i forbindelse med en transport af dæk fra Singapore til København instruks fra en canadisk speditør om under hvilke betingelser, dækkene måtte udleveres til den danske køber. Idet den danske speditør havde forstået instruksen således, at godset kunne udleveres uden samtidig modtagelse af originalt konnossement, udleverede speditøren godset til modtageren mod dennes forevisning af legitimation. Da modtageren ikke betalte for godset, led afsenderen et tab på USD 27.330,85. Den canadiske speditør valgte af kommercielle årsager at dække afsenderens tab.

Transporten

Den canadiske speditør sendte den 15. august 2011 en mail med en "prealert" til den danske speditør, hvoraf følgende fremgik:

"... Please see attached documents pertaining to a 2nd container consigned to you from Singapore. HBL and MBL are prepaid, MBL is express released. Please release against [...] HBL.

Mailen var vedhæftet et dokument benævnt "Bill of Lading", der fremstod som udstedt af den

canadiske speditør. I rubrikken "No. of original B(s)/L issued" var anført "0 (Zero)". Dette dokument var dateret den 8. august 2011, men ikke underskrevet.

Den canadiske speditør udstedte efterfølgende et originalt konnossement – House Bill of Lading (HBL). Dette HBL havde samme indhold som det i mail af 15. august 2011 vedhæftede dokument, dog således at der under rubrikken "No. of original B(s)/L issued" var anført "3 (Three)". Det var ubestridt under retssagen, at den canadiske speditør ikke sendte en kopi af det originale konnossement til den danske speditør.

De to parter havde tidligere samarbejdet om transport af dæk, og også ved denne transport havde den canadiske speditør sendt en "prealert" til den danske speditør. Af denne "prealert" fremgik bl.a. følgende:

"Please see attached pre alert for a container consigned from Singapore to Copenhagen. Freight is prepaid on MBL and HBL. Please only release against presentation of original HBL..."

Parternes forklaring

Direktøren for den canadiske speditør forklarede i retten, at instruksen i mail af 15. august 2011 skulle forstås således, at udlevering skulle ske mod forevisning af original HBL, men at han blot glemte at skrive "original". Han forklarede endvidere, at det originale Bill of Lading ikke var udfærdiget på tidspunktet for fremsendelsen af "prealert", og at dette var årsagen til, at der er anført "0" originale B/L issued på udkastet. Endelig forklarede direktøren, at det originale Bill of Lading ikke blev sendt til den danske speditør, da den oprindelige instruks i mail af 15. august 2011, ifølge direktøren var meget klar.

Den danske speditør forklarede i retten, at når speditøren modtog en instruktion med vedlagte dokumenter, var det grundlaget, speditøren

arbejdede ud fra. Speditøren så det fremsendte igennem, men foretog ikke større undersøgelser. Speditøren udleverede herefter godset i overensstemmelse med instruktionerne og dokumenterne.

Sø- og Handelsretten afgørelse

Det er Sø- og Handelsrettens opfattelse, at instruktionen fra den canadiske til den danske speditør, hvorefter udleveringen af godset skulle ske mod forevisning af konnossement ("against [...] HBL"), må anses for klar og umisforståelig.

Det er endvidere Rettens opfattelse, at et sådant vilkår er helt sædvanligt, samt at vilkåret forudsætter, at det konnossement, der skal forevises, er originalt.

Samlet er det således Rettens opfattelse, at den danske speditør ikke med føje kunne forstå instruktionen således, at godset kunne udleveres uden forevisning af originalt konnossement, men alene mod forevisning af legitimation fra den oplyste varemottager. Ifølge Retten var det op til den danske speditør selv at søge at afklare den tvivl, som instruksens måtte have medført.

Kommentarer

Dommen viser, at det påhviler speditøren at sikre, at godset kun udleveres mod samtidig overgivelse af et originalt konnossement, og at speditøren bliver ansvarlig uden begrænsning, hvis speditøren forbyrder sig mod dette princip.

Såfremt speditøren er tvivl om, hvorvidt der er afgivet en udleveringsinstruktion, der fraviger hovedreglen, er det som anført Sø- og Handelsrettens opfattelse, at det påhviler speditøren at afklare en eventuel tvivl. Speditøren bør således ikke blindt følge en udleveringsinstruks, især ikke når denne strider mod et af sørettens grundprincipper – udlevering mod modtagelse af originalt konnossement.

HVEM SKAL GIVE SÆRLIGE OPLYSNINGER VED TRANSPORT AF HØJVÆRDIGODS?

En Højesteret dom angående tyveri af elektronik produkter (herunder Apple produkter) under transport fastslår, at transportkunder, der har accepteret tilbud fra speditører og lignende på normale vilkår, må acceptere, at deres gods bliver transporteret som stykgods. Ønskes der særlige transportforanstaltninger mod tyveri mv., skal dette oplyses speditøren. I modsat fald er der ikke tale om grov uagtsomhed fra speditørens side, såfremt godset bliver stjålet

Af advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk, rsh@dasp.dk

Det har længe været diskuteret, om speditøren af egen drift skal foretage særlige foranstaltninger såfremt der er tale om højværdivarer, eller om det er kunden, der skal anmode herom. Ny dom kaster lys over problemstillingen. Sagen blev i første omgang behandlet i Sø – og Handelsretten, og efterfølgende anket til Højesteret.

Sagens faktum

I sagen have transportkunden indgået en aftale om transport fra Danmark til Italien med en speditør på baggrund af et generelt tilbud, speditøren havde afgivet til kunden tidligere. Godset bestod af en palle værdifulde elektronikgenstande. Kunden havde dog ikke oplyst speditøren om, at indholdet af den specifikke transport bestod af disse værdifulde elektronikprodukter. Transporten blev gennemført med en presseningstrailer, og den rastepads, som var blevet anvendt i Tyskland, var ikke specielt sikret, men var dog oplyst og trafikeret. Da der var tale om en stykgodsbil, var godset ind over speditørens terminal i Italien, inden der skete levering hos modtageren. Ved fremkomst hos slutmodtageren konstaterede denne dog, at flere af kolloene var tomme. Det kunne ikke konstateres, hvor produkterne var forsvundet henne, og speditøren bestred, at det overhovedet var sket i dennes varetægt. Kundens forsikrings selskab gjorde gældende, at bortkomsten var sket i speditørens varetægt, og dette var sket enten på en rastepads i Tyskland, eller på speditørens terminal i Italien. Derudover blev chaufføren noget usædvanligt gjort opmærksom på godsets natur, da denne afhentede godset ved kunden. Chaufføren blev ved læsningen forevist en ”delivery note”, hvoraf det fremgik, at godset bestod af værdifulde

elektronikprodukter, herunder produkter fra Apple. Chaufføren underskrev herefter denne delivery note.

På den baggrund påstod forsikrings selskabet, at speditøren havde handlet groft uagtsomt eller forsætligt, således at speditøren ikke kunne begrænse sit ansvar. Det blev anført, at speditøren burde have en generel viden om kundens værdifulde produkter gennem deres samarbejde, og i hvert fald efter chaufføren var blevet gjort opmærksom på det præcise indhold. Speditøren bestred derimod, at godset skulle være bortkommet i dennes varetægt, og selv hvis det blev lagt til grund, at godset var forsvundet i speditørens varetægt, bestred speditøren, at der skulle være tale om grov uagtsomhed/forsæt. Speditørens anbringender var, at kunden ikke havde gjort opmærksom på, at transporten bestod af højværdivarer, hvorfor denne ikke havde nogen pligt til selvstændigt at træffe særlige sikkerhedsforanstaltninger. Herudover anførte speditøren, at det faktum at chaufføren var blevet gjort opmærksom på godsets indhold ikke kunne ændre herved.

Rettenes udtalelser

Højesteret udtalte, at der mellem parterne måtte være aftalt ganske normal stykgodstransport. Kunden havde på intet tidspunkt oplyst, at der var tale om særlig værdifulde genstande, som de ønskede transporteret efter særlige sikkerhedsforanstaltninger. Herefter kunne det ikke anses som groft uagtsomt, at speditøren havde gennemført transporten på normal vis, herunder ved valg af rastepladser og materiel. At chaufføren ved afhentning af godset var blevet

gjort opmærksom på, at der var tale om Appleprodukter ændrede ikke herpå.

Dom

Sø- og Handelsretten fastslog, at det måtte lægges til grund, at godset var bortkommet i speditørens varetægsperiode. Hvorledes retten kom til dette resultat er uvist. Hernæst konkluderede retten, at speditøren ikke gennem deres tidligere samarbejde med kunden hverken vidste eller burde vide, at der var tale om højværdivarer, da kunden bookede den pågældende transport. At chaufføren skrev under på den pågældende delivery note ændrede ikke herpå. Således var det ikke groft uagtsomt, at speditøren udførte transporten som en sædvanlig stykgodstransport.

Højesteret kom til samme resultat som Sø- og Handelsretten, men præciserede dog afgørelsen en smule. Højesteret fastslog således, at ikke nok med at speditøren hverken vidste eller burde vide, at der var tale om højværdivarer, så havde kunden ved bookingen ikke selvstændigt anmodet om, at der blev foretaget særlige sikkerhedsforanstaltninger. Højesteret fastslog således, at selv hvis speditøren havde kendskab til godsets natur, havde denne ikke pligt til at

træffe særlige foranstaltninger når kunden ikke havde anmodet herom. Dette blev også begrundet i den pris, som speditøren havde afgivet i tilbuddet

Kommentarer

Dommen følger den seneste tids retspraksis indenfor tyveri af gods under transport ved at undlade at statuere grov uagtsomhed. Særlig interessant er det, at det på baggrund af Højesterets udtalelser, må fastslås, at kunden selvstændigt skal anmode speditøren om at iagttage særlige sikkerhedsforanstaltninger, hvis kunden ønsker dette. I modsatte fald er det ikke groft uagtsomt, hvis speditøren gennemfører transporten som en normal stykgodstransport, selv hvis speditøren var vidende om, at der var tale om højværdigods.

Det anbefales derfor, at speditører ved afgivelse af transport- og logistiktilbud altid anfører, at priserne er baseret på normal stykgodstransport. Således sikres det, at kunden gøres opmærksom på, at bokstrailere mv. ikke er del af standardprisen for en speditørydelse. Såfremt der er spørgsmål til hvordan disse tilbud skal udfærdiges, er I altid velkomne til at kontakte Danske Speditørers juridiske afdeling.

NY DOM OM DÆKNING UNDER SPEDITØRANSVARSFORSIKRINGEN

I en nyligt afsagt dom fra Sø- og Handelsretten blev der set nærmere på dækningsomfanget af en hyppigt anvendt speditøransvarsforsikrings ordlyd.

Af advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk

Speditørforsikringsaftalen

En speditør havde hos et forsikringsselskab tegnet en speditøransvarsforsikringspolice, som indeholdt den hyppigt forekommende formulering af, hvilke forhold speditøren var dækket for.

Således fremgik det af policen, at forsikringen dækkede "... forsikringstagerens/sikredes

civilretlige erstatningsansvar i dennes egenskab af speditør, i henhold til eller ikke mere byrdefuld end NSAB 2000", idet der var henvist til "Almindelige betingelser for Speditøransvarsforsikring (NSAB 2000)" og "Almindelige betingelser for Fragtføreransvarsforsikring...", som var gengivet senere i policen. Under overskriften "Speditøransvarsforsikringsbetingelser" fremgik blandt andet: "... Erstatning ydes i henhold til

NSAB 2000 § 5 og §§ 15 til 27 ... I det omfang, selskabet har udbetalt erstatning for skade, som speditøren kan kræve erstattet af tredjemand, indtræder selskabet i retten mod denne. Det påhviler speditøren at sikre regreskrav mod tredjemand. Hvis dette forsømmes, er forsikringen uvirksom i samme omfang..."

På den baggrund må policen betegnes som værende ganske overensstemmende med speditøransvarsforsikringsvilkår, der ofte anvendes i branchen.

Den konkrete transport

Speditøren blev af sin kunde antaget til at transportere to partier kaffe fra Kolding til en kunde i Kaunas, Litauen. Kunden havde købt kaffen for i alt 211.007,40 euro. Kaffen blev hentet hos afsender af speditørens undertransportør og fragtet på to trailere til havnen i Fredericia, hvor trailerne efter planen skulle ombord på DFDS' skib til Klaipeda i Litauen. De to trailere blev henstillet på havneområdet. Da trailerne skulle lastes ombord på skibet, var trailerne forsvundet. Speditøren udbetalte efterfølgende erstatning til sin kunde for den bortkomne kaffe efter reglerne i CMR-loven, og anmodede sit ansvarsforsikringsselskab om at udbetale beløbet med henvisning til den tegnede speditøransvarsforsikring.

Transportaftalen

Af rammeaftalen mellem speditøren og kunden vedrørende transport til de baltiske lande fremgik blandt andet, at transittiden ville udgøre 2-4 arbejdsdage afhængig af afskibningsdag, og at alle transporter udføres i henhold til NSAB 2000. Endvidere fremgik, at "...[speditøren] are offering equipment and space-guarantee, meaning that when all deadlines in terms of booking-notice are kept by [kunden], we will guarantee that we always have the equipment needed, and the space on the ferry for all loads booked."

Speditøren havde for den konkrete transport udstedt et CMR-fragtbrev.

Af speditørens udstedte faktura vedrørende transporten fremgik, at alle opgaver udførtes i henhold til NSAB 2000.

Tvisten

Forsikringsselskabet anerkendte at skulle dække speditørens ansvar for bortkomst af kaffen i den ene trailer fuldt ud, men havde vedrørende godset i den anden trailer kun anerkendt at skulle dække med 2 SDR pr. kilo.

Der var under sagen enighed mellem parterne om, at godset i sidstnævnte trailer forsvandt, mens det var i DFDS' varetægt. Parterne var endvidere under sagen enige om, at speditøren i forhold til sin kunde var ansvarlig efter reglerne i CMR-loven.

Da parterne ikke kunne nå til enighed, måtte Sø- og Handelsretten assistere hermed.

Parternes synspunkter

Forsikringsselskabet var af den opfattelse, at de ikke, som den endelige økonomiske "sponsor", skulle tåle, at speditøren havde indgået aftale om, at denne konkrete transport skulle udføres som en CMR-transport. Forsikringsselskabet fremhævede i den forbindelse, at der reelt var tale om aftale om en multimodal transport, idet der foruden landevejstransporten indgik en søtransport. Da skaden skete netop under en søtransport ville speditørens – og dermed forsikringsselskabets – erstatningsansvar kunne have været lavere, hvis speditøren havde indgået en egentlig aftale om multimodal transport i stedet for at udstede et CMR-fragtbrev for transporten. Havde speditøren gjort dette – hævdede forsikringsselskabet – ville erstatningens maksimering have været 2 SDR pr. kilo (jfr. NSAB 2000 § 23, som ville have henvist til søloven, idet skaden skete under en søtransport) i stedet for 8,33 SDR pr. kilo, som CMR-loven dikterer.

Med andre ord mente selskabet, at speditøren burde have optimeret mulighederne for sin konkrete aftalekontrahering indenfor rammerne af samarbejdsaftalen med kunden, og at

selskabet i hvert fald ikke skulle tåle en større (regres-)risiko, blot fordi speditøren ikke udnyttede denne mulighed.

Speditøren var af den opfattelse, at den konkrete kontrahering ikke skulle være afgørende for dækning under speditøransvarsforsikringen, og at dækningsbeskrivelsen med henvisning til NSAB 2000 netop måtte medføre, at der ville kunne ske dækning i henhold til CMR-loven. Endvidere gjordes det gældende, at forsikringsselskabet var klar over aftalesetup'et mellem speditøren og kunden, herunder at der kunne indgå transporter, som var kombineret vej/sø, men at policen desuagtet ikke forpligtede speditøren til at lave de transportaftaler, som medfører den juridisk lavest mulige begrænsning.

Dommen

Retten gav speditøren ret, og dømte forsikringsselskabet til at udbetale erstatning til speditøren med følgende begrundelse:

"Henvisningen til NSAB 2000 i rammeaftalen mellem [kunden] og [speditøren] udelukker ikke, at det for den enkelte transport aftales, at denne skal udføres som en international vejtransport efter CMR-loven, sådan som det er sket for den af sagen omhandlede transport.

Det er forudsat i rammeaftalen, at en del af den enkelte transport ville foregå med skib, hvilket må have været [forsikringsselskabet] bekendt, da forsikringen blev tegnet. [Forsikringsselskabet] har ikke i forsikringsaftalen betinget sig, at transporter, hvor flere transportformer indgik, skulle aftales som multimodale transporter. Henvisningen i forsikringspolicen til NSAB 2000, herunder netværksklausulen i NSAB 2000 § 23, kan ikke i sig selv føre til, at [forsikringsselskabet] kan begrænse forsikringsdækningen over for [speditøren] til sølovens ansvarsbegrænsning på 2 SDR pr. kilo

en situation, hvor [speditøren] ubestridt er ansvarlig efter CMR-lovens regler over for varemottageren.

Som følge af det anførte tages [speditørens] påstand til følge."

Kommentarer

Sagen handlede som anført blandt andet om NSAB 2000 § 23 – den såkaldte "netværksbestemmelse". § 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 transporteredes 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."

Hvis speditøren i stedet havde indgået aftale uden udstedelse af CMR-fragtbrev, kunne resultatet derfor, jfr. NSAB 2000 § 23, være blevet det, at speditørens ansvar skulle reguleres af søloven, da bortkomsten af godset skete mens det var under søtransport.

Under den konkrete sag blev det, grundet parternes enighed herom, lagt til grund, at aftalen mellem speditøren og kunden var omfattet af CMR-loven.

Der kan dog ikke automatisk herfra sluttes, at bortkomsten nødvendigvis ville have været blevet bedømt efter søloven, såfremt parterne ikke havde været enige om CMR-lovens anvendelse. CMR-lovens anvendelse fordrer alene, at aftalen mellem parterne må tages til indtægt for en aftale om international landevejstransport, og det er, jfr. CMR-lovens § 5, ikke en nødvendighed herfor, at der er udstedt CMR-fragtbrev. Sker der bortkomst af gods under udførsel af en (aftalt)

international landevejstransport, men mens godset ombord på lastbilen transporteres med en anden transportform (fx under færgetransport), er udgangspunktet, at CMR-loven desuagtet fortsat regulerer forholdet, herunder vedrørende ansvarsbegrænsning. Dette fremgår af CMR-lovens § 3, som har følgende ordlyd:

Befordres et køretøj med pålæst gods under en del af rejsen med skib, med jernbane eller med luftfartøj, uden at godset aflæsses fra køretøjet af anden grund end nævnt i § 19, finder denne lov alligevel anvendelse på befordringen i dens helhed.

Stk. 2. Godtgøres det, at bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse, som er sket under befordringen med skib, jernbane eller luftfartøj, ikke skyldes landevejsfragtføreren, men begivenheder, som kun kunne indtræffe under og på grund af befordringen med disse befordringsmidler, afgøres landevejsfragtføreren ansvar dog efter de regler, som gælder om befordring af gods med skib, jernbane eller luftfartøj, for så vidt disse bestemmelser ikke kan fraviges ved aftale. Findes der ikke sådanne ufravigelige regler, afgøres landevejsfragtføreren ansvar efter denne lov.

Retten fik dog ikke lejlighed til at udtale sig om denne juridiske detalje, idet parterne som nævnt var enige om, at CMR-loven skulle regulere forholdet.

Sammenfattende må Sø- og Handelsrettens konklusion kunne tages til indtægt for, at de gængse speditøransvarsforsikringsbetingelser ikke medfører en pligt for speditøren til altid at tilrettelægge sine kontrakter således, at optimal (minimal) ansvarsbegrænsning muliggøres. Derimod ses det af rettens begrundelse, at speditøransvarsforsikringssselskabet må tåle netop dette forhold – og at NSAB 2000 § 23, som betingelsernes dækning er knytte direkte til, i hvert fald ikke i sig selv er til hinder herfor.

Sø- og Handelsrettens dom er efter det oplyste anket til Højesteret.

Danske Speditørers juridiske afdeling har omfattende erfaring med juridisk risk management og i den forbindelse ikke mindst med forsikringsmæssig optimering til brug herfor.

For en drøftelse af medlemsvirksomhedens risiko- og forsikringsforhold samt vedrørende risk management i øvrigt kan vi træffes på telefon 70 13 12 14.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO



NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS