

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

I denne udgave af SPEDITIONSRET ser advokat Rasmus Køie på problemstillingen om speditørens krav mod modordregiver i relation til forældelsesreglerne i CMR-lovens § 41.

Advokat, Karin-Lis Sinding Jensen (Advokatfirmaet DE-LACOUR) bringer herefter en artikel om speditørens hæftelse for importmoms. Her stilles spørgsmålet, om i hvilken udstrækning en speditør hæfter for importmoms opkrævet i tilknytning til manglende overholdelse af toldprocedurer.

Slutteligt ser advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen nærmere på en sag, hvor en speditør blev dømt til at betale USD 1,1 mio. til et vareforsikringselskab som følge af manglende overholdelse af forsikringsbetingelserne.

Skulle der være spørgsmål i forbindelse med dette nummer af Speditionsret eller andre juridiske forhold, står vi til rådighed på telefon 70 13 12 14.

God fornøjelse med Speditionsret.

Martin Aabak

NR. 44
MAJ 2015

INDHOLD:

Side 2:

CMR-LOVENS FORÆLDELSESGLEGER OMFATTER OGSÅ SPEDITØRENS KRAV MOD ORDREGIVER

Side 5:

HÆFTER SPEDITØREN FOR IMPORTMOMS?

Side 7:

GODS TRANSPORTERET PÅ DÆK VAR IKKE OMFATTET AF VAREFORSIKRINGSFTAEN

CMR-LOVENS FORÆLDELSESREGLER OMFATTER OGSÅ SPEDITØRENS KRAV MOD ORDREGIVER

Nylig dom fra SØ- og Handelsretten aktualiserer bevågenheden på det forhold, at også speditørens krav mod ordregiver (i lighed med ordregivers skadeskrav) er underlagt hurtig forældelse. Endvidere blotter sagen danske speditørvirksomheders ofte manglende eller utilstrækkelige ansvarsforsikringsdækning for krav der kommer fra andre end speditørens ordregiver.

Af Advokat Rasmus Køie (L), rak@dasp.dk

Sagen:

En dansk køber havde købt et parti sæbe af en tyrkisk sælger på CIF-vilkår. Den tyrkiske sælger tog herefter kontakt til en tyrkisk speditør, der inddrog en dansk speditør til opgavens udførelse. I den forbindelse blev der udstedt to CMR-fragtbreve. Den danske speditør havde haft et længerevarende samarbejde med en dansk vognmand om vejtransporter fra Tyrkiet til Danmark, og denne vognmand fik af den danske speditør til opgave at forestå udførelsen af transporten.

Transporten skulle ske via den mellem den danske speditør og vognmanden aftalte og i øvrigt sædvanlige rute, der gik fra Istanbul via Bulgarien og Grækenland, og videre mod Danmark.

Ved grænseovergangen Kapitan Andrevo blev godset imidlertid tilbageholdt af de bulgarske toldmyndigheder, idet trailerens last ikke var angivet korrekt i de told- og fragtdokumenter, som var blevet udarbejdet til transporten. Tolderne konstaterede ved en stikprøveundersøgelse, at en del af lasten på pallerne indeholdt 11.000 flasker parfume og ikke sæbe. Chauffør, trækker og trailer blev derfor tilbageholdt af myndighederne.

Tilbageholdelsen medførte store omkostninger for den danske vognmand og dennes forsikrings-selskab, idet der var omkostninger til advokater for at få frigivet chaufføren, ligesom materiellet ikke kunne bruges til transport i den ganske lange periode, hvor dette blev tilbageholdt. Vognmanden var derfor nødt til at leje erstatningsmateriel for at kunne overholde sine øvrige aftaler med den danske speditør.

Tvisten:

På baggrund af tilbageholdelsen og de afholdte udgifter opstod der uenighed om, hvor ansvaret for tilbageholdelsen og de mangelfulde oplysninger i CMR-fragtbrevet skulle placeres. Vognmanden og dennes forsikrings-selskab valgte derfor at stævne den danske speditør såvel som den tyrkiske speditør med påstand om, at disse, sammen som hver for sig, var ansvarlige for de omkostninger og skader, der opstod som følge af de urigtige oplysninger om godset.

Med andre ord blev der rettet et krav fra vognmanden som undertransportør mod den danske speditør.

Først under sagen (og senere end 15 måneder fra fragtaftalens indgåelse) nedlagde den danske speditør påstand om friholdelse (for krav fra den danske vognmand) overfor den tyrkiske speditør.

SPEDITIONSRET

Parternes synspunkter:

Vognmanden og dennes forsikringsselskab anførte, at den danske speditør var ordregiver og afsender over for vognmanden, og at speditøren derfor var ansvarlig på objektivet grundlag i henhold til "[...] CMR-lovens §§ 9 og 14, for omkostninger og skade, der er lidt som følge af, at godsbeskrivelsen i told- og transportdokumenterne ikke stemte overens med lastens faktiske indhold." Det blev ligeledes gjort gældende, "[...] at det er afsenderen, der skal sørge for, at godset er anført med den korrekte fortegnelse i dokumenterne med henblik på toldbehandling."

I forhold til den tyrkiske speditør gjorde den danske vognmand og forsikringsselskabet gældende, at denne havde indsat sig selv som afsender i CMR-fragtbrevet, hvorfor denne (på lige linje med den danske speditør) var ansvarlig i henhold til CMR-lovens §§ 9 og 14.

Heroverfor gjorde den danske speditør gældende, at CMR-loven ikke fandt anvendelse, idet der inter partes var aftalt "trucking" (hvorved forstås, at der ikke er tale om et viderekontraheringsbaseret samarbejde, men om et egentligt over-/underordningsforhold à lá ansættelse, med den virkning, at CMR-lovens regler ikke finder anvendelse). Dertil blev det gjort gældende, at den tyrkiske speditør som afsender i henhold til CMR-fragtbrevet måtte være ansvarlig i modsætning til den danske speditør, hvorfor CMR-lovens §§ 9 og 14 ikke fandt anvendelse i forholdet mellem den danske vognmand og den danske speditør.

Sø- og handelsrettens begrundelse og resultat:

Sø- og Handelsretten udtalte i relation til forholdet mellem den danske speditør og den danske vognmand, at den eksisterende samarbejdsaftale ikke kunne danne grundlag for, at der skulle være

tale om trucking, og at CMR-loven derfor fandt anvendelse.

Retten lagde herefter til grund, at den danske speditør i forhold til vognmanden måtte antages at være afsender og ansvarlig på objektivet grundlag for oplysningerne i CMR-fragtbrevet jf. CMR-lovens §§ 9 og 14. Da oplysningerne i fragtbrevet var ukorrekte, og da vognmanden som følge heraf havde lidt et tab, dømtes den danske speditør erstatningsansvarlig over for sin undertransportør, den danske vognmand.

Retten fandt ikke grundlag for at pålægge den tyrkiske speditør ansvar direkte overfor den danske vognmand, idet disse parter ikke stod i direkte kontraktforhold til hinanden. Den tyrkiske speditør blev derfor frifundet for kravet fra den danske vognmand og forsikringsselskabet.

I forholdet mellem den tyrkiske speditør og den danske speditør, fandt retten, at der var indtrådt forældelse på tidspunktet for den danske speditørs selvstændige nedlæggelse af friholdespåstanden. Da kravet således var forældet, frifandt Retten den tyrkiske speditør for den danske speditørs krav.

Bemærkninger og perspektivering:

Dommen er interessant i den optik, at kravet stammer fra og rettes af undertransportøren mod speditøren. Der er for så vidt intet underligt i det forhold, at speditøren er underlagt en risiko herfor, idet stort set samtlige i praksis forekommende transportforløb, der involverer en speditør, foretages af en af speditøren selvstændigt antaget udførende transportør. Med andre ord kan man sige, at speditører stort set lige så ofte er transportordregivere, som de er (kontraherende) transportører – det ligger i speditørforholdets natur. I modsætning til de sædvanligst oplevede krav – vedrørende beskadigelse, bortkomst eller forsinkelse af gods, som speditører ikke

sjældent eksponeres for og som fremsættes af speditørens kunde – er krav rettet fra speditørens underleverandører betydeligt sjældnere forekommende. Dommen understreger, at for så vidt angår CMR-transporter, gælder der også her en hurtig (1 år og tre måneders) forældelsesfrist.

Dette er ikke overraskende, idet princippet tidligere er fastslået i retspraksis, og følger af CMR-lovens § 41, der har følgende ordlyd:

”Søgsmål skal anlægges inden et år, eller, hvis der er udvist forsæt eller grov uagtsomhed, inden tre år.

Stk. 2. Forældelsesfristen regnes:

a) ved forsinkelse, beskadigelse eller delvis bortkomst fra den dag, da godset blev afleveret,

b) ved fuldstændig bortkomst fra den tredivte dag efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, fra den tresindstyvende dag efter, at fragtføreren overtog godset,

c) i andre tilfælde fra udløbet af en frist på tre måneder efter fragtaftalens indgåelse.

Stk. 3. Skriftligt krav standser forældelsesfristens løb indtil den dag, da fragtføreren skriftligt afviser kravet og tilbagesender de dokumenter, som fulgte med dette. Anerkendes kravet delvis, begynder forældelsesfristen kun igen at løbe, for så vidt angår den del af kravet, hvorom der stadig er strid. Det påhviler den, som gør gældende, at kravet eller svaret herpå er modtaget af den anden part, og at dokumenterne er til-

bagesendt, at godtgøre dette. Yderligere krav vedrørende samme sag standser ikke forældelsesløb.

Stk. 4. Om afbrydelse og standsnings af forældelsesfristen gælder i øvrigt reglerne i den stat, i hvilken sagen anlægges.

Stk. 5. Et krav, som er forældet, kan ikke fremsættes som modkrav eller indsigelse under rettergang.”

Af bestemmelsens ordlyd ses således også, at den suspension af forældelsesfrist for krav mod transportøren (fx en speditør i egenskab af kontraherende transportør), som indtræffer ved fremsættelse af skriftligt krav, ikke tilsvarende gør sig gældende for krav, der rettes mod ordregiveren (f.eks. speditøren, i egenskab af ordregiver overfor sin vognmand). Der må derfor tages egentlige retlige skridt eller aftales eksplicit og konkret suspension for denne type krav, for at sikre, at speditørens retsstilling ikke forringes.

I forhold til videreførelse af regreskrav er der derfor lige så god grund til hurtig ansvarligholdelse, når ansvaret ”bevæger sig den anden vej i transportkæden”, som for klassiske ordregiverclaims.

Ansvarsforsikringsmæssige udfordringer

Endvidere påkalder dommen sig berettiget opmærksomhed, idet de i Norden almindeligt forekommende speditøransvarsforsikringspolicer typisk ikke dækker sådanne typer af krav.

Policernes dækningsområde er typisk afgrænset til at omfatte ”[...] speditørens civilretlige erstatningsansvar over for ordregiver [...]”.

Af denne dækningsbestemmelse følger, at det kun er krav rettet fra ordregiver mod speditøren,

SPEDITIONSRET

der kan anses for omfattet af forsikringen – men derimod som udgangspunkt ikke krav der fremsættes af speditørens underleverandører; på den måde, som det var tilfældet i nærværende sag.

SPEDITØRERNES RETSVÆRN har omfattende erfaring med juridisk risk management, herunder vedrørende speditationsvirksomheders forsikrings-setup, og bistår gerne med assistance hermed.

HÆFTER SPEDITØREN FOR IMPORTMOMS?

Af Advokat Karin-Lis Sinding Jensen, DELACOUR

Det har de seneste år været et omdiskuteret spørgsmål, om speditøren har ret til fradrag for importmoms opkrævet som følge af manglende overholdelse af en given toldprocedure, f.eks. manglende afslutning af en forsendelse – men er dette spørgsmål overhovedet relevant? Burde man i stedet gå et skridt tilbage og i stedet fokusere mere på spørgsmålet om, hvorvidt speditøren overhovedet hæfter for importmoms i sådanne situationer? Nærværende artikel gør status på speditørens retsstilling i forhold til importmoms opkrævet som følge af manglende overholdelse af toldprocedurer.

Det er for mange speditører en kendt situation, at en forsendelse ved en fejl ikke afsluttes forskriftmæssigt, at varerne ikke frembydes forskriftmæssigt for SKAT ved grænsepassage, eller at der sker fejl i forbindelse med fraførelse af varerne fra midlertidig opbevaring, toldoplæg eller frihavn.

SKAT vil i sådanne situationer opkræve told og importmoms hos den, der formelt set er ansvarlig for toldproceduren, som i den konkrete situation ikke blev overholdt, hvilket betyder, at det i mange tilfælde er toldspeditøren, der som hovedforpligtet eller som bevillingshaver vil blive mødt med et krav fra SKAT.

SKAT praksis på området er klar; Speditøren hæfter for betaling af både told og importmoms – samtidig nægtes speditøren fradrag for importmomsen.

Dansk praksis er i øvrigt i overensstemmelse med de øvrige EU-medlemslandes praksis, hvorfor speditøren tilsvarende kan risikere at blive mødt

med lignende krav i forbindelse med fejl begået i andre EU-medlemslande.

Det betyder, at selv en mindre fejl i forbindelse med en helt rutinemæssig forsendelse kan få store økonomiske konsekvenser for speditøren, idet speditøren pludselig bliver opkrævet told og importmoms af hele forsendelsen.

Praktikere og rådgivere anser imidlertid ikke ovennævnte praksis for at være forenelig med EU-retten, hvorfor myndighederne løbende bliver udfordret på ovennævnte praksis.

Aktuel status er, at EU-medlemslandene, henholdsvis Danmark og Tyskland, sidste år har anmodet EU-Domstolen om at træffe en såkaldt præjudiciel afgørelse vedrørende henholdsvis spørgsmålet om, hvorvidt speditøren hæfter for importmoms opkrævet som følge af fejl i forbindelse med anvendelse af toldprocedurer, og om speditøren har fradrag for importmoms opkrævet i sådanne situationer.

SPEDITATIONSRET

Der er tale om to særskilte sager, som principielt er uafhængige af hinanden. Dog siger det sig selv, at hvis EU-Domstolen når frem til, at speditøren ikke kan anses for at hæfte for importmomsen, så vil det selvsagt alene være en teoretisk problemstilling uden retlige betydning, om speditøren har ret til fradrag for selv samme importmoms.

Begge sager er nu færdig forberedt og afventer således alene EU-Domstolens afgørelse. Det må således forventes, at vi har en endelig afklaring på ovennævnte forhold i løbet af de kommende måneder.

Speditionsbranchen kan således nu kun håbe, at EU-Domstolen udviser forståelse for, at ovennævnte praksis pålægger toldspeditøren en uforholdsmæssig stor økonomisk risiko, som ikke harmonerer med moms-systemets grundlæggende neutralitetsprincip, og at der således i forlængelse af domstolens afgørelser i førnævnte sager vil følge en praksisændring.

Hvis man bliver mødt med krav fra SKAT?

Hvis man som speditør - i overensstemmelse med den aktuelt gældende praksis - bliver mødt med krav om betaling af told og importmoms fra SKAT som følge af manglende afslutning af et forsendelsesdokument eller manglende overholdelse af

øvrige toldprocedurer, bør man først og fremmest undersøge mulighederne for alternativ afslutning af forsendelsen samt mulighederne for eventuel toldfritagelse, hvorved SKAT vil frafalde kravet.

Hvis ovennævnte af forskellige årsager ikke er en mulighed, bør det forsøges at neutralisere importmomsen ved at viderefakturere momsensom et udlæg til varemodtager/afsender, som herefter vil være berettiget til at fradrage importmomsen via sit momsregnskab.

Vær opmærksom på, at hvis speditøren ikke tager initiativ til at formå SKAT til at frafalde kravet og søge importmomsen neutraliseret via varemodtager/afsender, men f.eks. blot holder den udførende fragtfører ansvarlig, vil der - afhængig af sagens konkrete forhold - bestå en risiko for, at den udførende fragtfører kan afvise kravet med henvisning til, at speditøren ikke har forsøgt at begrænse tabet.

Det er derfor vigtigt, at der på forhånd etableres faste forretningsgange for, hvordan speditions-virksomheden håndterer denne type sager, således man altid sikrer sig korrekt og effektiv håndtering af sagen.

GODS TRANSPORTERET PÅ DÆK VAR IKKE OMFATTET AF VAREFORSIKRINGS-AFTALEN

Af advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen, sej@dasp.dk

Ny dom viser konsekvensen af manglende overensstemmelse mellem transportaftalen og forsikring af samme.

Parterne og transporten:

Sagen angik transport af 30 trailere solgt af en dansk sælger til en køber i Bolivariana de Puertos i Venezuela på leveringsvilkår CIF. Sælgeren påtog sig derfor at arrangere transporten, samt at få tegnet den nødvendige forsikring. Sælgeren tog derfor kontakt til speditør S, der påtog sig den samlede opgave at få transporteret godset fra Polen til Venezuela og tegnet den nødvendige vareforsikring. *I den følgende beskrivelse af sagen fokuseres på forholdene omkring indgåelsen af forsikringsaftalen.*

Speditøren arrangerede først transporten af trailerne. Dette skete ved booking note af 22. november 2011 med en udførende søtransportør. Af denne transportaftale fremgik, at godset kunne transporteres på dæk. Dagen efter bekræftede speditøren transporten over for sælgeren. Af ordrebekræftelsen fremgik ligeledes, at godset kunne transporteres på dæk.

Transportforsikring

Speditøren tog herefter kontakt til et forsikrings-selskab, der efter nærmere aftale fremsendte et tilbud på en vareforsikring pr. mail. Tilbuddet tog udgangspunkt i, at *"trailerne transporteres med bil fra Polen til Hamburg, hvor de sendes med Break Bulk (under dæk) til ... Venezuela. Dækning i henhold til Institute Cargo Clauses (A) ..."* Tilbud-

det blev accepteret af speditøren d. 12. december 2011 ved, at man i en mail refererede til *"nedenstående forsikring"*. Speditøren vedhæftede samtidig kopi af fakturaer og konnossementer (dog i en draft-version og uden anførsel af, at godset skulle transporteres på dæk), ligesom at det blev meddelt, at godset ville blive lastet i Hamborg den følgende torsdag d. 15. december 2011. Speditøren bad slutteligt om at modtage et certifikat på forsikringen, hvilket forsikrings-selskabet fremsendte d. 15. december 2011. Der blev udstedt to certifikater – en for hver af transportens i alt to konnossementer. Certifikaterne henviste, som i tilbuddet, til *"Institute Cargo Clauses (A)"*.

Under transporten kom skibet ud i hårdt vejr i Nordatlanten og dele af lasten faldt over bord. Otte trailere faldt over bord, otte trailere blev totalskadede, og 14 trailere blev væsentligt beskadiget af bl.a. saltvand ligesom at trailerne bære-evne var beskadiget. Skaderne blev vurderet til at måtte udbedres af producenten i Polen, og det samlede tab løb op i \$ 1.306.046,02 som forsikrings-selskabet var forpligtet til at udbetale til køberen som følge af de udstedte certifikater.

Parternes argumenter

Idet forsikrings-selskabet ikke mente at have forsikret godset som dæklast, rettede forsikrings-selskabet efterfølgende kravet mod speditøren. Det

blev gjort gældende, at speditøren ikke havde overholdt forsikringsbetingelserne idet godset ikke var blevet transporteret under dæk, som forudsat i tilbuddet. Dernæst blev det gjort gældende, at "... det var almindeligt anerkendt, at stykgods kun forsikres som dæklast, hvis der foreligger en særlig aftale herom og normalt kun på begrænsede vilkår." Forsikringsselskabet mente også at speditøren havde indgået forsikringsaftalen på et tidspunkt, hvor der allerede var sluttet aftale med et rederi om dæktransport, at de fremsendte konnossementer ikke indeholdte nogen angivelse af, at der var tale om dæklast, og at tilbuddet fra forsikringsselskabet havde været væsentligt anderledes, såfremt det var dem klart, at der var tale om dæklast.

Heroverfor anførte speditøren: *"Det bestrides, at der foreligger ansvarspådragende forhold, og dernæst at der foreligger kausalitet. [Forsikringsselskabet] har bevisbyrden herfor. [Forsikringsselskabets] krav er et forsøg på at omgå ansvarsbegrænsningen i Søloven."* Det blev endvidere gjort gældende, at Forsikringsaftalelovens § 6 ikke forpligtede forsikringsselskabet til at udbetale pengebeløbet, hvis forsikringen var indgået under urigtige forudsætninger. Henset til de manglende oplysninger om dæklast var forsikringsselskabet ikke forpligtet til at udbetale forsikringssummen. Det blev også gjort gældende, at forsikringsselskabet rent faktisk blev gjort bekendt med, via en telefonsamtale, at transporten skulle foregå som dæklast, ligesom at det ud fra fragtpriisen måtte kunne udledes, at der var tale om dæklast.

Dommen:

Sø- og Handelsretten lagde i sin afgørelse om forsikringsaftalens indgåelse og retsvirkninger til

grund, at der blev afgivet tilbud d. 1. december 2011, og at der heraf fremgik, at godset var forsikret som en transport under dæk. Det blev lagt til grund, at speditøren accepterede dette tilbud d. 12. december 2011 via mail og fremsendte de udstedte konnossementer. Af disse fremgik det imidlertid ikke, at godset skulle transporteres på dæk og retten udtaler: *"det forhold, at godset efter den trykte tekst kunne transporteres på dæk, findes ikke at burde give forsikringsselskabet (red.) anledning til tvivl om aftalens indhold, heller ikke sammen med den oplyste fragtomkostning."* Retten bemærkede, at forklaringerne om den omtalte telefonsamtale var modstridende, hvorfor retten alene lagde vægt på de skriftlige beviser. I relation til forsikringsaftalelovens § 6 omkring urigtige oplysninger ved forsikringsaftalens indgåelse udtalte retten:

"I forbindelse med accepten af tilbuddet anmodede [speditøren] om, at der blev udstedt certifikat. [Forsikringsselskabet] udstedte herefter et certifikat for hver af forsendelserne. [Forsikringscertifikaterne] havde til formål at give indehaveren en ret til forsikringsdækning og erstatningsudbetaling. [Forsikringsselskabet] var derfor forpligtet til at udbetale forsikringssummen til indehaveren, uanset der ikke var givet korrekte oplysninger fra speditørens side. Herefter, og da det måtte påhvile [speditøren] at give korrekte oplysninger om transporten – oplysninger der allerede var til stede ved forespørgsel – findes [speditøren] at måtte dække [forsikringsselskabets] tab."

Sø- og Handelsretten konkluderede altså, at speditøren ikke havde gjort det tilstrækkeligt klart over for forsikringsselskabet, at den pågældende transport indebar en dæklast, hvorfor speditøren

var erstatningsansvarlig for forsikringsselskabets tab.

Bemærkninger til dommen:

Forbehold for dæklast må antages at forekomme i stort set alle former for konnossementer, idet det følger af Sølovens § 263, stk. 1, at transport af gods på dæk som udgangspunkt kun er muligt såfremt dette specifikt følger af aftale mellem transportkunde og transportør. Aftalen kan følge af handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart eller kræves i henhold til lov. Det påhviler som udgangspunkt transportøren at bevise, at der foreligger en sådan aftale eller sædvane. Derfor er klausuler i konnossementer og søfragtbreve om dæklast ganske velkendte og anvendte i praksis, idet store dele af den samlede mængde af søtransporter foregår som dæklast (containere, trailere, tømmer mv.), og det vil oftest fremgå af klausulerne, at transportøren har ret til, eller option på, at placere godset på dæk.

Af sagens forløb og af rettens afgørelse kan det udledes, at oplysningerne om, at godset skulle transporteres på dæk indgået mellem speditøren og transportkunden, ikke var videregivet i behørigt omfang til forsikringsselskabet. Her er det væsentligt at bemærke, at retten lagde vægt på, at speditørens generelle forbehold for transport på dæk i konnossementet ikke var nok til at forsikringsselskabet burde vide, at der var tale om dæklast i det konkrete tilfælde. Det er således væsentligt at man ved aftaleindgåelsen overfor forsikringsselskabet gør det klart, hvilken type

transport man har med at gøre, idet forsikringsselskaberne antageligvis ikke forudsætter, at der er tale om dæktransport. Dette må udledes af rettens bemærkning om, at det var speditøren, der bar ansvaret for at give korrekte oplysninger om transporten, ligesom at forsikringsselskabet ikke burde have reageret på selve prisen på transporten.

Det skal endvidere bemærkes, at retten ikke fandt det godtgjort, at forsikringsselskabet ved en telefonopringning var blevet informeret om, at transporten skulle ske på dæk. I praksis må det tages for givet, at en stor del af kommunikationen omkring en transport sker via telefon og e-mail. Opstår der senere tvivl om, hvad der måtte være aftalt, kan det medføre store omkostninger for parterne, hvis aftalen ikke kan bevises på skrift. En kort skriftlig opfølgning på en telefonsamtale kan være med til at afhjælpe denne problemstilling og havde formentlig stillet speditøren anderledes.

Afslutningsvist kan også bemærkes, at speditørens ansvar for at give korrekte oplysninger til forsikringsselskabet ikke hører under Sølovens regler om transportansvar. Speditøren kunne derfor ikke begrænse sit ansvar og var derfor forpligtet til at betale det fulde beløb.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO

DELACOUR

NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPEDITIONSRET