

# SPEDITIONSRET



NUMMER 27  
December 2008

I DETTE NUMMER:

## Højesteretsdom om multimodalt transportforløb – ”Lavgående fly”

Højesteret har i en nylig dom behandlet retsstillingen for skade på gods, der blev transporteret med såkaldte ”Lavgående fly”.

Af Rasmus Køie, advokat

### Hvad er en multimodal transport?

I transportmæssig sammenhæng benævnes transporter, der alene udføres med den samme transportform (på engelsk ”mode of transport”) som ”unimodale transporter” (og hvis flere på hinanden følgende transporter med samme transportform udføres i samme transportforløb, benævnes dette typisk som ”successive transporter”). I modsætning hertil benævnes transportforløb, der gennemføres under anvendelse af flere forskellige transportformer, som ”multimodale transporter”.

I ganske mange tilfælde udføres transporter netop som led i et mere eller mindre kompliceret logistisk netværk af transportformer, og ikke blot som transporter med den samme transportform fra A til B. Således ses det ikke sjældent, at transportører påtager sig at forestå et transportforløb fra ”dør til dør”, som af forskellige – typisk logistiske og/eller transportøkonomiske – årsager gennemføres med flere forskellige transportformer fx således, at der gennemføres en hovedtransport med skib eller fly og de nødvendige for- eller eftertransporter med lastbil eller jernbane.

### Lovgivning og retspraksis

For så vidt angår de unimodale transporter, er lovgrundlaget for de enkelte transportformer ganske indgående reguleret i henholdsvis CMR-loven (internationale vejtransporter), søloven, luftfartsloven

og COTIF-konventionen samt jernbaneloven (jernbanetransporter). Men dette er ikke tilsvarende gældende for multimodale transporter, for hvilke der foreløbigt ikke findes selvstændig lovgivning eller internationale konventioner i samme omfang. Multimodale transporter medfører en række juridiske spørgsmål, herunder hvorvidt det tilkommer parterne selv at aftale deres betingelser for ansvarsgrundlag, og ikke mindst hvordan forholdet skal reguleres, hvis intet er aftalt. Endvidere kan det give anledning til juridiske overvejelser, når man skal finde det rette lovgrundlag for løsning af tvister, hvor en skade er sket under et multimodalt transportforløb, men hvor skaden ikke faktisk kan lokaliseres til at være opstået under transport med et bestemt transportmiddel.

Hertil kommer, at retspraksis på området for multimodale transporter, såvel i Danmark som internationalt, er relativt sparsom.

For nylig er imidlertid afsagt en dansk højesteretsdom, som omhandler et multimodalt transportforløb.

### Sagen

Den nyligt afsagte højesteretsdom vedrører reguleringen af en del af de nævnte retslige problematikker. Sagen vedrørte tvist i forbindelse med udførelsen af en transport i henhold til et Air Way Bill (AWB), men hvor der indtraf skade på et parti lak-

seørredrogn under en del af transporten, som blev udført med lastbil fra Danmark til Frankfurt, Tyskland, hvorfra lakseørredrognen skulle have været fløjet videre til Japan.

### Faktum

En transportkøber (K) henvendte sig til en speditør (S) med henblik på at få transporteret et parti fersk lakseørredrogn fra Danmark til Japan. Transporten skulle i henhold til aftalen og det udstedte luftfragtbrief ske med Billund Lufthavn som afsendelsessted og med Narita Lufthavn, Japan, som destination. I luftfragtbriefet var indsat en option til at substituere flytransporten med en anden transportform. Til opfyldelse af transportaftalens udførelse indgik S en aftale med et luftfartsselskab (L), som for så vidt angik transporten fra Billund Lufthavn til Frankfurt Lufthavn yderligere indgik en aftale med en vejtransportør (T) (som benyttede en vognmand til udførelsen af den faktiske landevejstransport). Mellem L og T var der udstedt et CMR-fragtbrief, ligesom det af aftalen fremgik, at ”[...] T] dækker luftfragt iht Warszawa den Haag konventionen”. (Det skal hertil bemærkes, at Warszawa-konventionen er en international lufttransportkonvention).

Under landevejstransporten til Frankfurt blev lastvognen i Tyskland udsat for et singleuheld forårsaget af, at chaufføren blev distraheret af en telefonopringning og kørte ud

Højesteretsdom om multimodalt transportforløb – ”Lavgående fly”

Side 1

Forældelse af fragtkrav

Side 3

Pas på hvad du indestår for

Side 4

Kend din kunde

Side 5

NSAB 2000 kræver vedtagelse

Side 6

i rabatten, hvorved lakseørredrogen blev beskadiget.

Da der således i praksis var tale om en international landevejstransport, som udførtes under anvendelse af et AWB, opstod der tvist mellem parterne blandt andet om, hvorvidt luftfartsloven eller CMR-loven skulle anvendes.

Spørgsmålet om dette lovvalg var centralt for afgørelse af, dels hvorvidt sagen var forældet og dels om begrænsningen af erstatningen for det beskadigede gods. For så vidt angår forældelsesproblematikken, består den afgørende forskel mellem de to nævnte regelsæt i, at beskadigelseskrav efter luftfartsloven er underlagt en forældelsesfrist på to år, hvorimod sådanne krav forældes efter et år i henhold til CMR-loven. Ligeledes er der afgørende forskel i erstatningsbegrænsningen i de to love, idet luftfartsloven fastsætter en ansvarsbegrænsning på 17 SDR pr. kilo beskadiget gods, mens CMR-loven begrænser ansvaret til 8,33 SDR pr. kilo.

Det skal her understreges, at luftfartsloven senere er ændret, og at sagen blev behandlet under anvendelse af den luftfartslov, som var gældende i december 2000, hvor skaden indtraf.

### Dommen

Ved afgørelsen af sagen udtalte Højesteret blandt andet følgende:

*”[S] havde som kontraherende fragtfører påtaget sig at transportere godset hele vejen fra Danmark til Japan. Transporten er både i bookingbekræftelse og luftfragtbrev angivet som en flytransport fra Billund i Danmark til Narita i Japan. Højesteret tiltræder, at aftalen om hele denne transport derfor må anses for en aftale om flytransport og som sådan underlagt de regler, der gælder for flytransport.*

*Højesteret bemærker herved, at det forhold, at aftalen indeholdt en option, som gav fragtføreren adgang til uden videre at benytte et andet transportmiddel, ikke kan føre til, at aftalen ikke skal anses for en aftale om flytransport. Udnyttelse af en sådan option indebærer imidlertid, at ladningsejer over for den kontraherende transportør yderligere kan påberåbe sig de ansvarsregler, som gælder for den måde, hvorpå transporten helt eller delvist faktisk blev udført.*

*Aftalen mellem [L] og [T] er en aftale om transport af gods (»air cargo«) med bil fra Billund til Frankfurt, dvs. en aftale om international vejtransport som defineret i CMR-lovens § 1. Det forhold, at det*

*i aftalen hedder, at [T] »dækker luftfragt iht Warszawa den Haag konventionen«, kan ikke føre til en forståelse af denne aftale som værende en aftale om flytransport.*

*Skaden skete under transporten med bil fra Billund til Frankfurt. Efter det anførte er [S] ansvarlig for enhver transportskade efter luftfartsloven og for den skete skade yderligere efter CMR-loven, mens [T] alene er ansvarlig efter CMR-loven. Det er ubestridt at [S's] ansvar efter luftfartsloven ikke er forældet.*

*Allerede fordi [L] har anerkendt, at sel-skabet over for [S] er ansvarlig efter luftfartslovens regler, kan [S's] ansvar videreføres mod [L].”*

På denne baggrund gav Højesteret transportkøber (K) medhold overfor speditøren (S) i henhold til luftfartslovens regler og yderligere efter reglerne for vejtransport – efter transportkøbers (K's) valg. Speditøren (S) kunne tilsvarende videreføre sit tab i regres mod luftfartsselskabet (L) – ligeledes i henhold til luftfartsloven. Imidlertid kunne luftfartsselskabet (L) ikke videreføre sit tab mod vejtransportøren (T), idet dette forhold alene var omfattet af CMR-lovens regler, efter hvilke luftfartsselskabets (L's) krav overfor vejtransportøren (T) var forældet.

### Dommens rækkevidde og perspektiv for speditører

I den transportretlige teori har det hidtil været diskuteret, hvorvidt og i givet fald hvordan de unimodale transportlove kan anvendes på et multimodalt transportforløb i de tilfælde, hvor transporten ikke umiddelbart falder ind under lovgivningens anvendelsesområde, eller hvor flere lovgivninger principielt kan tænkes at dække den samme transport. Visse teoretikere har således argumenteret for, at aftalen må være det afgørende, mens andre har argumenteret for, at den faktiske udførsel skulle diktere lovvalget.

Med den ovenfor citerede argumentation kan det således umiddelbart se ud til, at Højesteret har valgt at sætte sig mellem to stole (eller måske snarere netop har sat sig på to stole på én gang), idet det blev fastslået, at S overfor K i det hele var ansvarlig i henhold til luftfartsloven og for den konkrete skade yderligere efter CMR-loven.

Dommens resultat forekommer overraskende, idet Højesteret tilsyneladende tillægger optionen aftaleretlig betydning for anvendelse af CMR-loven (der efter sin ordlyd kræver en aftale om international vejtransport), men desuagtet tilkender er-

statning efter luftfartsloven (hvilket burde være afskåret på grund af CMR-lovens ufravigelighed).

Uanset at det ikke fremgår af dommen, hvorvidt K var vidende om den praktiske gennemførelse af transporten, må ovennævnte konklusion antageligt være fremkommet, idet der tilsyneladende tilkommer en transportkøber visse hensyn, som skal tages, fordi denne er uvidende om, hvordan godset i praksis transporteres fra A til B. Såfremt dette er tilfældet, må det tillige kunne konkluderes, at risikoen for at skulle bære ansvar parallelt efter to regelsæt vil kunne minimeres ved at indgå denne type aftale på et egentligt multimodalt grundlag og ved, så vidt det er muligt, at informere transportkunder om det påtænkte faktiske logistikforløb, herunder særligt med hvilke transportmidler dette forventes gennemført.

Endvidere kan det diskuteres, hvorvidt den nævnte dom er udtryk for en stillingtagen til en egentlig multimodal transportaftale. Efter min opfattelse er dette ikke tilfældet, idet der derimod er tale om en unimodal transportaftale med en option for anvendelsen af alternative transportformer samt om et konkret multimodalt transportforløb. Efter min opfattelse efterlader dommen derfor fortsat området for regulering af multimodale transportaftaler tilsvarende ubesvaret.

Dommen er udtryk for, at unimodale transportaftaler med optionsklausuler, som giver transportøren ret til ensidigt at vælge en anden transportform til den praktiske udførsel, tillige gør transportøren ansvarlig også efter lovgivning, som i givet fald måtte kunne dække sådanne skader, som konkret opstår under denne transportforms udførsel.

Efter min vurdering er denne konklusion imidlertid ikke afgørende for, hvordan en egentlig multimodal transportaftale skal reguleres. Et hovedproblem ved bedømmelsen af multimodale transportaftaler består i en latent fare for omgåelse af transportlovgivningen, som ellers ofte tvingende (”automatisk”) og ufravigeligt vil regulere forholdet mellem transportkøber og speditør/transportør, når der foreligger en aftale om en bestemt transportydelse.

Udover den rene omgåelse af tvingende lovgivning må en transportaftales parter imidlertid gyldigt kunne aftale sig til håndteringen af ansvar mv. Særligt bør dette være muligt, hvis hensynet til gennemsigtigheden af transportforløbet for transportkøberen iagttages i rimeligt omfang. Alternativt vil det transportjuridiske

bevismæssige kvitteringssystem i praksis føre til, at den sidste transportør i kæden – og dermed også den transportretlige regulering, som dækker dennes transportform – vil blive afgørende for forholdet mellem parterne i de situationer, hvor det ikke kan fastslås, hvor i transportkæden skaden faktisk opstod. Dette medfører potentielt en i praksis tilfældighed for valg af lovgivning (som i øvrigt vil være dikteret af den konkret anvendte sluttransportform), og ikke mindst hvor hovedtransportformen i øvrigt er dominerende blandt andet for fastsættelse af fragten og den øvrige logistik, kan der være rimelige hensyn at tage til den aftalefrihed, som erhvervsdrivende ellers er indrømmet.

#### Multimodale transportaftaler i fremtiden

Dommen er efter min vurdering ikke i sig

selv udtryk for fastlæggelse af retstillingen, hvad angår multimodale transportaftaler, men derimod afgørende for håndteringen af unimodale transportaftaler indeholdende en ensidig substitutionsklausul vedrørende den konkrete transportform.

Egentligt multimodale transportaftaler bør således fortsat kunne indgås med gyldig virkning.

#### Pas på ”regresfælder”

Som det ses af ovenstående og den nævnte højesteretsdom, er det forbundet med visse retslige udfordringer at håndtere reguleringen af multimodale transporter, og det opfordres derfor til, at speditører, der forestår sådanne transporter, skærper opmærksomheden omkring dette. Særligt for en eventuel videreførelse af ansvar til undertransportører kan der opstå situationer, hvor speditører risikerer manglende

eller utilstrækkelig regresadgang, og det kan derfor anbefales, at der søges juridisk bistand i forbindelse med aftaleindgåelsen overfor såvel kunder som underleverandører.

For yderligere information om håndteringen af multimodale transporter kan Danske Speditørers juridiske afdeling kontaktes på hotline: 70 13 12 14.

## Forældelse af fragtkrav

Af Christian Muff Hansen, adv. fm.  
christian.muff.hansen@dk.maqs.com

Som det er de fleste speditører bekendt, så gælder der inden for transportbranchen en række særlige regelsæt.

Disse regelsæt regulerer alle en lang række spørgsmål om eksempelvis transportørens ansvarsgrundlag, ansvarsperiodens længde og de i praksis vigtige regler om begrænsning af transportørens ansvar, ligesom der i alle transportlovene gælder regler om reklamation og forældelse.

For så vidt angår reglerne om forældelse, er situationen imidlertid særlig, når det kommer til fragtkravet – transportørens krav på betaling for transporten.

På dette punkt er der ikke ensartede regler for alle transportformer. Danske Speditørers juridiske afdeling varetager inkasation af ubetalte fragtkrav for en lang række af foreningens medlemmer, og det sker med jævne mellemrum, at juridisk afdeling modtager inkassosager, hvor fragtkravet allerede er forældet ved overgivelse til inkasso.

Reglerne gennemgås nedenfor, og det er især CMR-transporter, som har kort forældelsesfrist, der er fokus på.

#### Lufttransport

Reglerne om forældelse af krav i forbindelse med lufttransport er reguleret i luftfartsloven. Luftfartsloven indeholder således i § 118 reglen om, at kundens krav i anledning af bortkomst, beskadigelse og forsinkelse forældes to år efter udleve-

ringen af godset, alternativt det tidspunkt hvor godset i henhold til transportaftalen skulle have været udleveret.

Luftfartsloven regulerer imidlertid ikke forældelsen af transportørens fragtkrav. Dette krav forældes efter den almindelige forældelseslov, og forældes således tre år efter forfaldsdatoen, hvilket i praksis oftest vil sige forfaldstid for den faktura, der udstedes til kunden.

#### Søtransport

For søtransport gælder lignende regler som ved luftfart. Reglerne om forældelse af krav i forbindelse med søtransport er reguleret i søloven, hvor det dog følger af § 501, at kundens krav i anledning af bortkomst, beskadigelse og forsinkelse forældes ét år efter udlevering af godset, alternativt det tidspunkt hvor godset i henhold til transportaftalen skulle have været udleveret.

Heller ikke søloven regulerer dog spørgsmålet om forældelse af transportørens fragtkrav, som også her forældes efter den almindelige forældelseslov. Forældelse indtræder således tre år efter forfaldsdatoen.

#### Nationale landevejstransporter og andre ulovregulerede aftaler

En række af de opgaver, som speditører forestår for kunderne, er ikke lovregulerede. Således er eksempelvis nationale landevejstransporter, hvorved forstås transporter med både afsendelsessted og

destination i Danmark, ikke reguleret af særlig lovgivning.

Det samme er tilfældet for en lang række af de serviceydelser, der måske ligger lidt i periferien af speditørens traditionelle ydelser, som tilbydes kunderne i dag. Dette er eksempelvis dokumenthåndtering, toldklarering, handling, warehousing, lageraftaler mv.

Kendetegnede for disse aftaler er, at speditørens krav på vederlag ikke er særligt lovreguleret. Dermed finder de almindelige regler i forældelsesloven som udgangspunkt anvendelse, hvorefter forældelse indtræder tre år efter forfaldsdatoen.

I praksis vil der oftest være henvist til NSAB 2000 i aftalegrundlaget mellem speditøren og kunden, således at dette regelsæt finder anvendelse.

Såfremt NSAB 2000 er vedtaget og finder anvendelse, vil speditørens fragtkrav være undergivet en treårig forældelse, idet NSAB 2000 § 30, der foreskriver en étårig forældelsesfrist, alene omhandler kundens krav mod speditøren i anledning af bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse.

#### Internationale landevejstransporter (CMR)

For internationale landevejstransporter (CMR) gælder, modsat de øvrige transportformer, særlige regler. Som det er langt de fleste speditører bekendt, så forældes kundens krav i anledning af bort-

komst, beskadigelse og forsinkelse ét år efter udleveringen af godset, alternativt ét år efter det tidspunkt, hvor godset skulle have været udleveret.

CMR-loven regulerer som noget særligt også forældelse af transportørens fragtkrav. I henhold til CMR-loven forældes transportørens fragtkrav 15 måneder efter transportaftalens indgåelse.

Tidspunktet for transportaftalens indgåelse er i praksis ved kundens booking af transporten.

#### **Forældelsens virkning og afbrydelse**

Forældelsen er en absolut frist, der alene kan afbrydes ved at kunden udtrykkeligt, og af bevismæssige årsager skriftligt, anerkender at skyldte beløbet eller ved sagsanlæg.

Ved sagsanlæg forstås indlevering af stævning eller betalingspåkrav. Forældelsen afbrydes således hverken ved påmindelse, rykkerskrivelse, overgivelse til inkasso eller lignende.

Juridisk afdeling modtager med jævne mellemrum særligt CMR-fragtkrav til inkassation, hvor forældelsesfristen allerede ved overgivelsen til inkasso er udløbet, og kra-

vet er således forældet.

Det er således væsentligt, at særligt bogholderierne i speditorsvirksomheder er opmærksom på denne frist, idet de særligt ”kundevenlige” virksomheder, der har en eftergivende debitor- og inkassopolitik, ofte vil kunne risikere, at deres berettigede fragtkrav forældes, mens man venter på kundens betaling.

Alle medlemmer er naturligvis velkomne til at rette henvendelse til Danske Speditørers juridisk afdeling i forbindelse med såvel generelle som konkrete spørgsmål i forbindelse med forældelse.

## **Pas på hvad du indestår for**

Af Birgitte Louise Sølgaard, adv. fm.  
birgitte.louise.soelgaard@dk.maqs.com

Danske Speditørers juridiske afdeling har i den sidste tid oplevet, at medlemsvirksomheder har fået henvendelser fra kontraktsparter – typisk udførende søtransportører – med anmodning om, at speditøren skal underskrive et dokument om indeståelse for betaling af fragt og andre omkostninger (i det følgende benævnt indeståelseserklæring).

#### **Indeståelsens typiske indhold**

Problemstillingen går ud på, at indeståelsen skal gives i forbindelse med transport af gods eller andre ydelser, som speditøren har bestilt og booket hos transportøren, også når dette alene sker på vegne af en kunde, tredjemand eller for transportydelser, som speditøren alene har formidlet.

Ofte skal speditøren indestå for at være selvskyldner og ydermere indestå for hvad end der måtte være aftalt i øvrigt mellem samtlige kontraktsparter. Indeståelsen gælder således også fragt og andre omkostninger i formidlingstilfælde eller tilfælde, hvor den udførende transportør selv har accepteret at opkræve fragten hos tredjemand. Ofte vil det være aftalt, at modregning i fragt er udelukket, ligesom fragtbetalingen ofte skal finde sted inden 10 dage efter modtagelsen af det skriftlige påkrav.

#### **Speditørens retsstilling, såfremt der ikke skrives under**

Såfremt speditøren ikke skriver under på en indeståelseserklæring, vil hans rettigheder og forpligtelser overfor transportører være omfattet af NSAB 2000, i det omfang disse bestemmelser i øvrigt er behørigt vedtaget. Ifølge disse bestemmelser afhænger speditørens retsstilling af, hvorvidt denne fungerer som formidler eller transportør.

Har speditøren indgået en formidleraftale – og dermed ikke handler i eget navn – vil han overfor den udførende transportør ikke være ansvarlig for betaling af fragt.

Hvis speditøren derimod har indgået en aftale som transportør, vil han overfor den udførende transportør være ordregiver og dermed bære fragtbetalingsforpligtelsen overfor den udførende transportør. Da den sidstnævnte konstruktion i praksis ofte sker derved, at speditøren overfor transportøren indgår aftale på ét dokument (såkaldt ”Master”-dokument) og overfor kunden på et andet dokument (såkaldt ”house”-dokument), vil speditøren være selvstændigt forpligtet overfor transportøren (typisk også vedrørende fragtbetalingen) allerede i henhold til master-fragtbrevet.

#### **Risici ved indeståelse**

Ud over at indeståelseserklæringer typisk udvider omfanget af formidler-speditørens forpligtelser, kan det være vanskeligt på forhånd at fastslå, hvilke forpligtelser indeståelseserklæringen medfører, også for speditører som i eget navn har indgået fragtaftale med transportøren (fx på et master-dokument).

At skrive under på betalingsløfter, som i det ovennævnte eksempel, og dermed indestå herfor, kan være forbundet med uoverskuelige konsekvenser, som speditører oftest ikke har mulighed for fuldt ud at gennemskue på tidspunktet for indeståelsen.

Hvad dækker for eksempel udtrykket ”andre omkostninger” over? Det speditøren tager for givet på tidspunktet for aftalens indgåelse, opfattes måske anderledes af

speditørens kontraktspart. Således kan ordene ”andre omkostninger” eksempelvis også være tiltænkt betydningen at skulle omfatte tillægsudgifter, demurragekrav eller måske sågar et erstatningskrav.

Det kan aldrig på forhånd vides, hvad der pludselig kan hænde af uforudsigelige situationer i forbindelse med udførslen af en transport, og særligt bliver konsekvenserne uoverskuelige, hvis speditøren også indestår for betaling fra tredjemand, hvis adfærd speditøren ikke nødvendigvis kan kontrollere. Således vil det være uden for speditørens kontrol, om fx en kunde afhenter godset til tiden i destinationshavnen – men med underskriften af en indeståelseserklæring som den ovennævnte, vil omkostninger til demurrage alligevel skulle afholdes af speditøren, som står med risikoen for efterfølgende at søge omkostningen dækket af kunden.

Indeståelsen kan sluttelig være formuleret på en sådan måde, at speditøren påtager sig ansvaret som selvskyldnerkautionist, hvilket vil sige, at speditøren skal betale kreditor (her transportøren) straks ved en kundes misligholdelse af sin forpligtelse, og således at transportøren ikke skal have foretaget retsforfølgning imod kunden, før han kan holde sig til speditøren.

#### **Anbefaling**

Som ovenfor beskrevet medfører de indeståelseserklæringer, som speditører ofte mødes med fra udførende transportører, en markant anderledes retsstilling for speditøren end gældende ret foreskriver, og i visse situationer således at speditøren påtager sig et betydeligt større ansvar end ellers. Om denne situation ønskes skabt for speditøren, er naturligvis en disposition, som må underkastes en almindelig,



forretningsmæssig overvejelse. Da indeståelseserklæringerne langt fra er ens udformet og derfor medfører forskellige konsekvenser, anbefales det at få foretaget en juridisk vurdering af den konkrete henvendelse, før underskriften sættes på papiret.

For en vurdering af konkrete indeståelseserklæringer er medlemsvirksomheder som altid velkomne til at kontakte Danske Speditørers juridiske afdeling på telefon 70 13 12 14.

## Kend din kunde

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

I enhver branche er det både vigtigt og nødvendigt at kende sine kunder, og det gælder naturligvis også i transportbranchen, selvom det i visse tilfælde – når alt går godt – ikke er af betydning om kunden skal have transporteret den ene eller anden type gods i en container.

Ligesom i andre brancher kan man kræve forudbetaling, men her adskiller transportbranchen sig fra mange andre brancher, da forudbetaling ikke altid er tilstrækkelig. Selve den fysiske transport kan medføre forpligtelser og omkostninger, som ikke på forhånd kan beregnes eller forudses. Det har normalt været antaget, at godset i sig selv ville repræsentere sikkerhed for eventuelle ekstra omkostninger, som måtte påløbe og som ikke var forudbetalte. Baggrunden har været, at såfremt afsender eller modtager ville bekoste transportomkostninger (og betale købesummen), måtte godset have en noget større værdi, som speditøren i medfør af panteretten i NSAB 2000 § 14 i normale tilfælde kan søge sig fyldestgjort ved manglende betaling af ekstra omkostninger og/eller fragten.

Imidlertid er der særegne forhold omkring transport, som gør, at denne antagelse ikke altid holder stik.

### Farligt gods

Det er oplagt, at gods som udgør fare for andet gods, ejendom eller personer kan medføre langt højere omkostninger end fragtbeløbet, og speditøren vil ofte være ansvarlig overfor en udførende transportør eller tredjemand for eventuel skade forvoldt af sådant farligt gods.

Speditøren må herefter henvende sig til sin ordregiver eller den, der er ansvarlig for den manglende eller fejlagtige angivelse af godsets karakter og søge regres for den erstatning og de omkostninger, som speditøren betalt.

Der kan være tale om betydelige beløb, men heldigvis er det yderst sjældent, at der opstår sager af denne art, men når de opstår, er de til gengæld komplicerede og involverer som sagt ofte store værdier.

### Gods uden værdi

Juridisk afdeling har i en del tilfælde set sager, hvor godset ikke bliver afhentet af modtageren. I dette tilfælde vil speditøren ofte være den, der i praksis foreløbig afholder container-, lager og/eller havneleje. Der kan være tale om fordærvelige eller sæson-varer, og hvor speditøren i praksis ofte handler hurtigt ved fordærvelige varer, er der i praksis ofte tale om, at andre varer kan henligge længere tid inden det er åbenbart, at modtageren ikke ønsker at afhente godset. Der kan i dette tilfælde være tale om betydelige uforudsete omkostninger for speditøren, og i tilfælde af at godset ikke har nogen værdi, er speditørens panteret ikke af reel værdi.

Ofte vil den eller de parter, som speditøren kan kræve erstatning hos, være økonomisk pressede, måske netop fordi godset mod forventning ikke har nogen værdi, og mulighederne for at få erstatning er således i bedste fald besværlige og ressourcekrævende og i værste fald nytteløse.

Et specialtilfælde af gods uden værdi er gods, som krænker andres immatrielle rettigheder. Der kan være tale om plagiatprodukter eller ulovligt parallelimporterede produkter, som ses oftere og oftere at komme til Danmark. Begge dele er forhold, som speditører som udgangspunkt ikke har nogen mulighed for at opdage. Ikke desto mindre kan speditøren blive midtpunkt i en strid mellem SKAT, krænkeren og indehaveren af rettighederne.

Bedømmelsen af om der foreligger krænkelse eller ej vil ofte blive bedømt i fogedretten, som træffer en foreløbig kendelse. Denne kendelse følges normalt op af en justificationssag, som foregår i de almindelige retter, og som godt kan vare ganske lang tid.

Såfremt fogedretten har nedlagt fogedforbud mod at bringe produktet i omsætning vil det også være umuligt for speditøren at bortsælge godset på det pågældende marked, da dette også anses for at ”bringe produktet i omsætning”. Speditøren må

derfor søge sig inddækket for sine omkostninger (der i disse tilfælde også kan omfatte destruktionsomkostninger) af typisk den krænkede i perioden, hvor der er strid omkring produktets lovlighed.

I juridisk afdeling har vi behandlet flere sager, som har involveret gods, hvor der var strid om godset krænkede andres rettigheder i flere lande, og hvor der kun var nedlagt fogedforbud i et land, men ikke i de øvrige lande. Dette giver særlige problemer omkring muligheden for at bringe produktet i omsætning.

Da alle statistikker siger, at antallet af disse sager er i kraftig stigning, er der tale om et problem, der kan blive aktuelt for alle speditører. Juridisk afdeling er parat til at bistå med råd, såfremt der opstår sådanne spørgsmål.

Konklusionen er dog, at man som speditør, ligesom i andre brancher, står bedst ved at kende sin kunde og dennes gods og behov.

# NSAB 2000 kræver vedtagelse

Rasmus Køie, advokat  
rak@dasp.dk

## Byretsdom sætter fokus på vigtigheden af, at speditøren sørger for behørig aftalemæssig vedtagelse af NSAB 2000 med sine samhandelsparter.

Størstedelen af Danske Speditørers medlemsvirksomheder betragter det antageligt efterhånden næsten som en selvfølge, at virksomhedens transportmæssige ansvar reguleres af Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser 2000 – NSAB 2000.

Imidlertid er det vigtigt for anvendelsen af NSAB 2000, at bestemmelserne i hvert enkelt tilfælde er aftalt mellem speditøren og dennes kontraktspart, herunder især transportkunder. Uanset den store udbredelse og anerkendelse, som NSAB 2000 nyder, er der i aftaleretlig forstand fortsat tale om et sæt civilretlige bestemmelser, som skal vedtages individuelt – og ikke en lovmæssig regulering, der ”automatisk” finder anvendelse ved bedømmelse af en speditørs retsforhold.

### Dommen

At NSAB 2000 skal vedtages individuelt – og at bestemmelserne i øvrigt er vigtige for speditørers retsstilling – er atter blevet fremhævet ved en netop afsagt byretsdom.

Den afsagte dom omhandler et forhold mellem en dansk speditør og dennes danske kunde. Speditøren havde i sagen påberåbt sig, at NSAB 2000 fandt anvendelse mellem speditøren og kunden, og netop dette spørgsmål blev selvstændigt udskilt til delforhandling, således, at der i første omgang alene skulle tages stilling til, hvorvidt NSAB 2000 overhovedet var vedtaget mellem parterne.

Idet speditøren påberåbte sig anvendelse af NSAB 2000, var det også speditøren, som skulle løfte bevisbyrden for, at NSAB 2000 var aftalt. I sagen blev det af retten lagt til grund, at speditøren ikke under aftaleforhandlingerne eller i tilbudsmateriale – og heller ikke senere i forløbet – havde henvist til NSAB 2000 eller udleveret et eksemplar af bestemmelserne til transportkunden. Uanset at transportkunden for 30 år siden var uddannet speditør, og uanset at der ubestridt var tale om en aftale mellem to professionelle erhvervsdrivende, fandt retten det ikke godtgjort, at NSAB 2000 var behørigt vedtaget. Speditøren skulle derfor anerkende, at NSAB 2000 ikke kunne anvendes i forholdet mellem parterne – og ej heller fandt anvendelse for så vidt angik det mellemværende, som den egentlige sag handlede om.

## Vedtagelse af NSAB 2000 er vigtigt

Dommen illustrerer vigtigheden af, at speditøren sørger for vedtagelse af NSAB 2000 overfor sine kunder, samt bevissikring heraf. Efter dansk aftaleret er det afgørende for vurderingen af vedtagelsen af vilkår for en aftale, at sådanne vilkår er gjort til en del af aftalegrundlaget senest på tidspunktet for aftalens indgåelse.

Uanset at der findes eksempler på aftaleforhold, hvor speditørens efterfølgende henvisning til NSAB 2000 på en faktura, kunne statuere vedtagelse af bestemmelserne i et i øvrigt længerevarende samhandelsforhold, er det anbefalelsesværdigt, at speditører sørger for, at den behørig henvisning til NSAB 2000 som vilkår for aftalen fremsættes overfor aftaleparter i forbindelse med aftaleindgåelsen. Dette kan ske ved anvendelse af den henvisningsklausul, som er udfærdiget af Nordisk Speditørforbund, og som er almindeligt antaget som instrument for vedtagelse af NSAB 2000 i sin helhed for aftaler med speditører. Henvisningsteksten bør fremgå af al speditørens udgående korrespondance og kan med fordel trykkes på brevpapir, telefaks-kabeloner og som en del af autosignaturer i e-mails.

Såfremt speditører – typisk i længerevarende samarbejdsforhold med større kunder – foretager aftaleindgåelse om udførelse af transporter for en given periode (fx i forbindelse med indgåelse af ”årskontrakter” eller lignende), vil det være tilstrækkeligt at vedtage NSAB 2000 én gang for alle med en henvisning hertil i samarbejdskontrakten.

## Sådan vedtages NSAB 2000 i praksis

Sædvanligvis vil aftalevilkår skulle forelægges aftaleparten i sin helhed, ligesom særligt byrdefulde vilkår skal fremhæves særskilt, førend disse kan anerkendes som en del af aftalegrundlaget. Imidlertid har NSAB 2000 aftaleretlig status af såkaldt ”agreed document”, idet tilblivelsen af NSAB 2000 er sket som led i drøftelser mellem såvel Nordisk Speditørforbund som organisationer, der repræsenterede transportkøberinteresser. Således er det for vedtagelsen af NSAB 2000 – i hvert fald overfor speditørers erhvervsdrivende kunder – tilstrækkeligt alene at henvise til bestemmelserne samt fremhæve indholdet af en mindre del heraf.

## Henvisningen kan ske ved anvendelse af følgende passus:

*“Medlem af Nordisk Speditørforbund. Alle opgaver udføres i henhold til Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser (NSAB 2000). Bestemmelserne begrænser vort ansvar for bortkomst, forringelse eller beskadigelse af gods til SDR 8,33 pr. kg og for forsinkelse op til fragtbeløbet, maksimalt SDR 50.000 for hver ordre. Ved oplagring er speditørens samlede ansvar for skade ved en og samme hændelse begrænset til SDR 500.000 (§ 27). Særlig opmærksomhed henledes på, at krav mod speditøren forældes efter 1 år (§ 30), og at panteretten (§ 14) omfatter såvel aktuelle som tidligere krav. Krav på fragt m.v. skal honoreres uanset handelsaftalens leveringsbetingelser (§ 10).”*

Henvisningsteksten findes foruden på dansk tillige oversat til engelsk, tysk, fransk og spansk på Danske Speditørers hjemmeside, [www.dasp.dk](http://www.dasp.dk).

For yderligere information om vedtagelse af NSAB 2000 står Danske Speditørers juridiske afdeling til disposition på telefon 70 13 12 14.

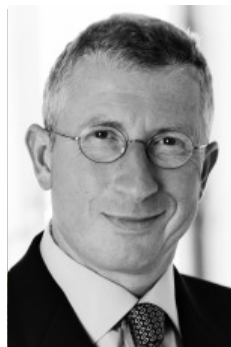
## Medarbejderne i Juridisk Afdeling



*Philip Graff*  
Advokat  
[philip.graff@dk.maqs.com](mailto:philip.graff@dk.maqs.com)



*Rasmus Køie*  
Advokat  
[rak@dasp.dk](mailto:rak@dasp.dk)



*David Rubin*  
Advokat  
[david.rubin@dk.maqs.com](mailto:david.rubin@dk.maqs.com)



*Christoffer Susé*  
Advokat  
[csu@dasp.dk](mailto:csu@dasp.dk)



*Ajsa Festic*  
bac.jur  
[ajsa.festic@dk.maqs.com](mailto:ajsa.festic@dk.maqs.com)



*Mette Højlund*  
stud.jur.  
[mho@dasp.dk](mailto:mho@dasp.dk)



*Christian Muff Hansen*  
Advokatfuldmægtig  
[christian.muff.hansen@dk.maqs.com](mailto:christian.muff.hansen@dk.maqs.com)



*Birgitte Louise Sølgaard*  
Advokatfuldmægtig  
[birgitte.louise.soelgaard@dk.maqs.com](mailto:birgitte.louise.soelgaard@dk.maqs.com)



*Peter Bløcher*  
advokatfuldmægtig  
[peter.bloecher@dk.maqs.com](mailto:peter.bloecher@dk.maqs.com)