

# SPEDITIONSRET

**NR. 28**  
**MAJ 2010**

## VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

SPEDITIONSRET udgives af SPEDITØRERNES RETSVÆRN, som oprettet med henblik på at levere de juridiske ydelser, som speditjonsbranchen efterspørger og behøver, og som indgår som en direkte værdiskabende parameter ved driften af en speditjonsvirksomhed.

Den korrekte dækning af speditørernes behov for rådgivning, kan alene opnås ved at kunne levere såvel i dybden som i bredden. Udover den specialiserede viden om speditjonsrelaterede juridiske områder, som er forankret direkte i SPEDITØRERNES RETSVÆRN, har vi yderligere allieret os med full-service-kontoret Magnusson, som dækker alle retsområder, og har kontorer i hele Østersøregionen, samt med told-, moms- og afgiftsspecialiserede advokater fra advokatfirmaet Delacour Dania. Endvidere tilbydes fordelagtig inkasso via inkassobureauet Nordic Debt Collection.

Vi rådgiver således i alle forhold med relation til speditjonsbranchen – lige fra kontrakter over risk management og forsikring til told, moms og afgifter.

Ring derfor kun ét sted: 70 13 12 14.

SPEDITIONSRET vil udkomme kvartalsvis og indeholde artikler med aktuelle eller i øvrigt principielle juridiske emner og problemstillinger.

God fornøjelse!

*Rasmus Køje, Advokat*

## INDHOLD:

Side 2:

**RETTLIG HÅNDTERING AF ANSVAR FOR "LAVTGÅENDE FLY"**

Side 5:

**GÆLDER NSAB 2000 OVERFOR UDENLANDSKE KUNDER?**

Side 7:

**ASKESKYER OG LUFTRANSPORT**

Side 9:

**NYE MOMSREGLER**

Side 11:

**FORBRUGERKLAGENÆVNET ANERKENDER CMR-LOVENS ANVENDELIGHED OGSÅ OVERFOR FORBRUGERE**

Side 14:

**SPEDITIONSRETLIG "NETWORKING"**

## RETLIG HÅNDTERING AF ANSVAR FOR "LAVTGÅENDE FLY"

*Om hvordan speditører bør indrette sine aftaler, når flygods transporteres internationalt ad landevej*

*Af advokat Rasmus Køie, rak@dasv.dk.*

I en artikel i Speditionsret nr. 27 beskriver jeg, hvordan Højesteret i den såkaldte "lakseørredrogn-sag" konkluderer på den retlige regulering af et multimodalt transportforløb, der fandt sted i forlængelse af en unimodal transportaftale.

Ved unimodale transporter forstås transporter, som alene udføres under anvendelse af én type transportmiddel, i modsætning til multimodale transporter, som er karakteriseret derved, at flere forskellige transportformer anvendes til udførelse af transporten.

### Sagen kort

Kort opsummeret drejede sagen sig om transport af "lakseørredrogn" fra Danmark til Japan, der blev udført under Air Way Bill (AWB), som havde Billund og Narita lufthavne anført som henholdsvis "Airport of departure" og "Airport of destination". Det udstedte AWB indeholdt endvidere en substitutionsklausul, ifølge hvilken transportøren kunne anvende andet transportmiddel end fly. På baggrund heraf blev udført en (grænseoverskridende) del af transporten med lastbil, idet transporten fra Billund Lufthavn til Frankfurt Lufthavn skete med lastbil (et såkaldt "lavtgående fly").

### Problemstillingen

Det væsentlige spørgsmål, blandt andet for ansvarsbeløbet og forældelsen, var herefter, hvorvidt transportørens ansvar skulle reguleres af luftfartsloven (idet der var udstedt et AWB) eller reglerne for landevejstransport, herunder CMR-loven (idet der var udført en international landevejstransport i henhold til substitutionsklausulen). Højesteret fastslog, at den

konkrete situation gav adgang for transportkøberen til selv at vælge, hvilket af de to regelsæt, der skulle anvendes – hvorfor den mest fordelagtige naturligt valgtes.

For speditøren er et af de vigtigste forhold i relation til problematikken omkring sammenblanding af transportformer den retlige udfordring, som består i det, der dagligt kaldes "back-to-back", nemlig at tilsikre, at speditørens ansvar overfor kunden modsvarer det (regres)ansvar, som speditøren kan rette mod sin underleverandør i tilfælde af skade, bortkomst, forsinkelse mv. Når transportformer "blandes" i samme transportforløb, skabes risiko for, at speditøren sælger én ydelse til sin kunde (som består i den multimodale transportydelse), men derimod køber andre ydelser hos underleverandører (unimodale transportydelser, fx landevejstransport henholdsvis lufttransport) til opfyldelse af sin forpligtelse overfor kunden. Opstår denne situation, er det langt fra sikkert, at regelgrundlagene er ens i forholdet mellem kunden og speditøren og mellem speditøren og underleverandøren. For speditøren er det derfor væsentligt at få styr på, hvordan fremtidig aftaleindgåelse vedrørende lignende transportsetup (lufttransport kombineret med for- og/eller eftertransport med lastbil) bør tilrettelægges.

Af ovennævnte højesteretsdom kan udledes, at et afgørende moment for vurderingen af transportørens ansvar er, om der foreligger en klar aftale om, hvorledes transporten konkret tilrettelægges, således at der for kunden skabes gennemskuelighed vedrørende transportudførelsen, og således at den konkrete transportudførelse (og tilhørende regelsæt) ikke kan vælges ensidigt af transportøren.

Dommen er imidlertid alene udtryk for, hvorledes en *unimodal* transportaftale, på baggrund af hvilken et *multimodalt* transportforløb gennemføres, skal reguleres – men derimod ikke for, hvordan en *egentlig multimodal transportaftale* skal reguleres.

Til brug for et sådant aftalegrundlag kan tænkes flere alternative løsningsmodeller, men som det vil ses, er der grundlæggende forskelle mellem disse, ligesom disse frembyder selvstændige logistiske og forretningsmæssige udfordringer, som bør overvejes grundigt forinden implementering.

### Løsning 1 – Selvstændige transportdokumenter for de enkelte (del-)transporter

Ud fra en juridisk betragtning kan potentielle problemer med speditørens "back-to-back" imødegås ved simpelthen at oprette to (eller flere) selvstændige transportdokumenter, hver især dækkende den transportform, som konkret udføres for at få godset fra A til B. Er transportforløbet vedrørende en samlet transport fra Danmark til Japan fx således tilrettelagt, at der udføres en landevejstransport fra Danmark til Tyskland og derefter en lufttransport fra Tyskland til Japan, kan problemet afhjælpes ved, at der udstedes et CMR-fragtbrev for landevejstransporten og et AWB for lufttransporten. Denne løsning forudsætter således udstedelse af to selvstændige transportdokumenter til speditørens ordregiver. Såvel af forretningsmæssige årsager, som af hensyn til smidig og håndterbar luftfartssikkerhedsmæssige og øvrige logistiske årsager, er denne model imidlertid antageligt ikke altid optimal.

### Løsning 2 – AWB med specifik beskrivelse af andre transportformers anvendelse

Af tidligere nævnte højesteretsdom kan det udledes, at anvendelse af et AWB med en 1) generelt og bredt dækkende substitutionsklausul, som 2) giver transportøren ret til ensidigt at vælge transportmåde (og dermed også tiltænker at de for denne valgte

transportmådes regler skal finde anvendelse) ikke umiddelbart kan anbefales for lufttransportaftaler, som involverer andre transportformers anvendelse.

Imidlertid åbner luftfartsloven selv op for muligheden for – via anvendelsen af et AWB – at skabe en sådan løsning, men under visse nærmere beskrevne forudsætninger.

Luftfartslovens § 108, stk. 4 lyder således:

*"Udskifter befordreren uden afsenderens samtykke helt eller delvis den del af transporten, der efter befordringsaftalen skulle ske som luftbefordring, med en anden transportform, anses også denne del af transporten for at være luftbefordring, således at befordreren ikke herved opnår en bedre retsstilling."* [Min fremhævning].

Heraf må derfor modsætningsvist følge, at det **med** afsenderens samtykke må være muligt, helt eller delvist at udskifte lufttransporten med en anden transportform, uden at denne del derved reguleres af luftfartsloven.

Endvidere lyder luftfartslovens § 120:

*"Udføres befordringen delvis med luftfartøj og delvis med andet befordringsmiddel, gælder bestemmelserne i dette kapitel kun befordringen med luftfartøj, jf. dog § 108, stk. 4.*

*Stk. 2. Vilklårene for de andre befordringsmåder kan optages i dokumentet vedrørende befordringen med luftfartøj, såfremt bestemmelserne i dette kapitel gælder for den del af befordringen, der udføres med luftfartøj."*

Heraf må følge for det første, at luftfartsloven kun gælder for "lufttransportdelen" af en transport indeholdende andre transportformer, som ikke anvendes i strid med aftale med afsender, og for det andet, at bestemmelser om den anden transportmåde kan optages i lufttransportdokumentet/AWB.

Højesterets ovennævnte afgørelse må dog i høj grad have i tankerne ved udformningen af det konkrete transportdokument, hvorfor der må kræves en høj grad af præcision og gennemsigtighed ved indgåelse af multimodale transportaftaler indeholdende en lufttransport under anvendelsen af alene et AWB.

Væsentligt er det derfor i AWB'et, 1) at beskrive nøjagtigt hvorledes transportforløbet vil blive gennemført, 2) at beskrive, hvilke regler (fx CMR-loven, NSAB eller andet, afhængig af forholdene) der gælder for ikke-lufttransporten, og 3) at udføre den konkrete transport i overensstemmelse hermed. Afvigelser i praksis fra aftalens beskrivelse af transportforløbet bør alene ske efter eksplicit og – ikke mindst af hensyn til efterfølgende bevis – skriftlig aftale med ordregiver.

Af samme årsag vil det efter min opfattelse ikke være muligt her – og gældende for alle speditører – at udfærdige en generel klausul i AWB'er til indrømmelse af muligheden for at anvende anden transportform, idet netop dette forhold underkendtes af Højesteret. Dette udelukker dog bestemt ikke muligheden for at genanvende samme setup overfor forskellige kunder, men under lignende forhold.

### **Løsning 3 – Egentlig multimodal transportaftale med multimodalt transportdokument**

Endelig vil speditører kunne imødegå problematikken ved med deres ordregivere at indgå egentlig multimodal transportaftale under anvendelse af et multimodalt transportdokument, som fx FBL eller NSAB 2000.

Herved vil det kunne sikres, at speditørens levering af den ydelse, som består i kombinationen af luft og vejtransport ikke reguleres af nogen af disse transportformers unimodale regelsæt. Da der – med visse modifikationer – foreligger aftalefrihed på området for egentlig multimodale transportaftaler, vil forholdet mellem speditøren og kunden kunne fastlægges relativt frit parterne imellem.

Til brug for et sådant setup anvendes således hverken AWB eller CMR-fragtbrev.

#### **Konkret assistance med valg og implementering af setup**

Uanset hvilken model, der vælges, er det vigtigt at sikre det rette juridiske aftalegrundlag samt at sikre, at dette modsvarer den ydelse, som leveres til ordregiver. Ligeledes skal dette naturligvis tage højde for, hvilke ydelser speditøren indkøber til brug for sin opfyldelse af aftalen med ordregiver.

For konkret assistance med udformning af multimodale kontrakter og/eller luftfragtbreve kan Speditørernes Retsværn kontaktes på telefon 70 13 12 14.

## GÆLDER NSAB 2000 OVERFOR UDENLANDSKE KUNDER?

*Af advokatfuldmægtig Tine Fomsgaard, tine.fomsgaard@magnussonlaw.com*

For mange speditører er NSAB 2000 et hæderkronet dokument, der næsten har status som "speditørernes grundlov". NSAB 2000 er imidlertid ikke en lov, men derimod et sæt regler, der skal aftales for at være gældende. Der kan i den forbindelse opstå problemer, når man skal finde ud af, om NSAB 2000 er aftalt, særligt når kunden er hjemmehørende uden for Norden.

Problemet kan opstå, når speditøren påberåber sig NSAB 2000 § 14, hvorefter speditøren har panteret i godset til sikkerhed for betaling af nye og gamle fordringer, men hvor kunden påberåber sig, at NSAB 2000 ikke er vedtaget. Problemet kan også opstå, hvis speditøren påberåber sig NSAB 2000 § 32, om at en sag skal føres ved de danske domstole efter dansk ret, mens den udenlandske kunde gør gældende, at NSAB 2000 ikke er vedtaget.

I det hele taget er spørgsmålet om, hvor meget der skal til, for at NSAB med sikkerhed kan siges at være gældende, noget som løbende drøftes.

### **Accept af standardvilkår mellem to erhvervsdrivende**

Ifølge dansk retspraksis er standardvilkår gældende i et aftaleforhold mellem to erhvervsdrivende, når blot der henvises til standardvilkårene ved aftaleindgåelsen. En erhvervsdrivende behøver dermed ikke nødvendigvis vedlægge standardvilkårene eller lade standardvilkårenes ordlyd indgå i aftalegrundlaget.

Næste spørgsmål er så, hvilken betydning det har, hvis standardvilkårene indeholder et bebyrdende vilkår, som stiller den ene part bedre, end hvad der normalt gælder, f.eks. en usædvanlig kort reklamationsfrist.

Princippet i dansk ret er, at såfremt man som erhvervsdrivende har et bebyrdende vilkår i sine standardvilkår, skal man sørge for at gøre den anden

erhvervsdrivende opmærksom på vilkåret. Det er således den, der gør det bebyrdende vilkår gældende, som har bevisbyrden for, at vilkåret er vedtaget. Med andre ord skal man "flage" bebyrdende vilkår.

### **NSAB 2000 – et "Agreed document"**

NSAB har siden 1959 haft aftaleretlig status som "agreed document". Herved forstås et aftaledokument, som ved sin tilblivelse har været genstand for forhandling mellem de interesser, hvis forhold dokumentet er tiltænkt at regulere. Dette adskiller NSAB 2000 fra øvrige standardvilkår, idet bestemmelserne ikke alene er udtryk for speditørernes ensidige regulering.

NSAB 2000 er forhandlet mellem speditørinteresser på den ene side og transportkøberinteresser på den anden. De konkrete parter fremgår af præambelen til NSAB 2000, og det kan her ses, at der har været tale om Nordisk Speditørforbund, som har forhandlet for speditørerne, og relevante branche- og interesseorganisationer, som har forhandlet for deres medlemsvirksomheder beliggende i de nordiske lande. Når NSAB 2000 på denne måde er vedtaget og tiltrådt af "begge sider af bordet", kan det lægges til grund, at konkrete vilkår, som isoleret set må anses for byrdefulde, er opvejet af tilsvarende vilkår, som bebyrder modparten. På den måde er der opnået et afbalanceret og rimeligt aftalegrundlag.

### **Vedtagelse mellem nordiske speditørvirksomheder**

For så vidt angår samarbejde mellem to speditørvirksomheder, som begge er medlemmer af Danske Speditører, antages NSAB 2000 dog som hovedregel uden videre at gælde. Det nordiske speditørfællesskab om NSAB medfører endvidere, at NSAB også som udgangspunkt er gældende i forholdet mellem speditører, som er medlem af Nordisk Speditørforbund.

### Vedtagelse overfor nordiske kunder

Det har løbende været genstand for drøftelse, hvorvidt der skal ske henvisning til NSAB for, at NSAB anses for aftalt mellem parterne. I flere domme har retten afvist at anvende NSAB, hvor speditøren hverken ved fremlæggelse af aftale, korrespondance eller fakturaer med påtrykte henvisninger til NSAB kunne dokumentere, at NSAB var vedtaget mellem parterne.

En stor andel af de danske speditørvirksomheder har valgt den løsning, der anbefales af Danske Speditører, hvor følgende henvisningstekst skrives på forsiden af brevpapir og andre forretningspapirer:

*"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 forefindes også på engelsk, tysk, fransk og spansk, og kan rekvireres ved henvendelse til Danske Speditørers Sekretariat eller hentes direkte på hjemmesiden; [www.dasp.dk](http://www.dasp.dk), under "Jura"/"Standardbestemmelser".

Højesteret har anerkendt denne henvisningstekst som en "flagning" af de mere byrdefulde vilkår i NSAB.

Andre nøjes i stedet med en kort henvisning til NSAB 2000 på forsiden, som henviser til en mere udførlig tekst på bagsiden af papiret.

### Vedtagelse af NSAB 2000 når speditøren er dansk, og kunden ikke er fra Norden

En dansk speditør kan som nævnt nøjes med at lave den korte henvisningstekst på forsiden af brevpapiret eller at lave en kort henvisning til NSAB 2000 på forsiden, som henviser til en mere udførlig tekst på bagsiden af papiret. En dansk speditør med en udenlandsk kunde kan ikke på samme måde være sikker på, at en kort henvisning til NSAB 2000 på forsiden af brevpapiret medfører, at NSAB 2000 er aftalt mellem parterne. Hvis speditøren alene laver en henvisning, kan der opstå tvivl om, hvorvidt NSAB 2000 er aftalt. Problemet opstår særligt, hvis kunden gør gældende, at speditøren ikke har gjort opmærksom på, at NSAB 2000 gælder, og at der er nogle urimelige vilkår i NSAB 2000, som speditøren ikke har "flaget".

En dansk speditør bør derfor sikre sig, at den udenlandske kunde er opmærksom på, at NSAB 2000 er aftalt. Speditøren skal dertil gøre kunden opmærksom på, at der er vilkår i NSAB 2000, som kan være byrdefulde for kunden, eksempelvis at panteretten i § 14 omfatter gammel gæld.

Hvis den danske speditør har gjort kunden opmærksom på, at NSAB 2000 gælder, og at der er byrdefulde vilkår, så peger det i retning mod, at NSAB 2000 kan anses for aftalt. Det afhænger dog altid af de konkrete omstændigheder, hvornår NSAB 2000 kan anses for aftalt med en udenlandsk kunde, da kravet til beviset for, at man har aftalt nogle speditørbestemmelser med en kunde varierer fra land til land. I nogle lande vil speditørbestemmelser anses for at være handelssædvane, mens speditørbestemmelser i andre lande kræver en særlig vedtagelsesprocedure.

### **"Battle of the forms"**

En særlig form for "papierkrig" kan opstå, hvor en kunde anvender standardiserede indkøbsbetingelser. Ofte vil der i indkøbsbetingelserne stå, at de går forud for leverandørers standardbetingelser og andre aftaler i øvrigt. Dermed kommer indkøbsbetingelserne "i krig" med leverandørens betingelser: "Battle of the forms". I forhold til en dansk speditørvirksomhed kan der dermed opstå det spørgsmål, hvorvidt indkøbsbetingelserne vinder "papierkrigen" over NSAB.

Domstolene vil normalt anerkende, at erhvervsdrivende parter selv kan bestemme, hvilke regler og aftaler der skal gælde for dem. Det fremgår da også af NSAB 2000 § 1, at bestemmelserne kun gælder "såfremt ikke andet udtrykkeligt er aftalt". Generelt vil det derfor være op til parterne selv at sikre sig, at deres arbejdsbetingelser er gældende.

Selvom NSAB nu i over 40 år har haft status som et internationalt anerkendt sæt vilkår med status som

"agreed document", vil man alligevel kunne risikere, at en kundes indkøbsbetingelser trumfer NSAB, hvis parterne faktisk har, eller er kommet til at aftale dette.

Det kan afslutningsvis sammenfattes, at NSAB 2000's status som "agreed dokument" ikke automatisk har samme gennemslagskraft i forhold til udenlandske kunder, som i forholdet mellem en dansk speditør og en nordisk kunde. Omvendt er der dog ingen tvivl om, at NSAB 2000 gennem sin lange historie har opnået betydelig international anerkendelse.

I tilfælde af aftaleindgåelse med udenlandske parter, er det altid tilrådeligt at søge juridisk assistance, og særligt hvor en kunde har indkøbsbetingelser, bør speditøren altid være opmærksom på at få specificeret, at NSAB 2000 skal nyde forrang.

Speditørernes Retsværn står naturligvis til rådighed for at tilsikre, at den enkelte medlemsvirksomhed for netop sit forretningssetup håndterer vedtagelsen af NSAB 2000 korrekt.

## **ASKESKYER OG LUFFTRANSPORT**

### *Om lufttransportørens ansvar og om force majeure*

*Af advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk.*

Den nok så kendte askesky, som fra en islandsk vulkan har bredt sig over Europa i den seneste tid, medfører selvsagt en række spørgsmål, ikke mindst af juridisk karakter.

Konkret har askeskyen medført, at flytrafikken over en bred kam, herunder derfor også godstransporterende fly, er blevet "grounded" af de europæiske luftfartsmyndigheder – i Danmark Statens Luftfartsvæsen ("SLV") – alt af hensyn til luftfartssikkerheden. Som følge heraf er en tilsvarende mængde gods forhindret i at blive transporteret ad luftvejen som forudsat.

For transportsektoren, herunder luftfragtspeditørerne, opstår der i forlængelse heraf naturligt en række transportjuridiske aspekter, hvoraf de væsentligste relateres til ansvar, herunder ikke mindst, hvilken part som skal bære de potentielle økonomiske tab, som følge af at allerede indgåede aftaler om flytransport ikke kan gennemføres.

Det forudsættes i det følgende, at der er truffet aftale om lufttransport, forinden det var (eller burde være) parterne kendt, at askeskyen medførte den beskrevne grounding.

## Lovgivningen

De primære økonomiske tab, som kan opstå som følge af de manglende muligheder for forudsat flytransport relaterer sig til forsinkelse og beskadigelse – og for luftfragtspeditører sker dette dels i forholdet til transportørerne

(underleverandørerne/flyselskaberne) henholdsvis transportkøberne, altså speditørernes kunder.

I forholdet til luftfartsselskaberne er speditørerne selv at betragte som transportkøber. I forholdet til kunderne, vil speditørerne som altovervejende hovedregel være at betragte som transportør, idet speditørerne i dette forhold påtager sig rollen som kontraherende transportør.

Begge disse forhold reguleres af luftfartsloven.

## Ansvarsfrihed for beskadigelse

I relation til beskadigelse bestemmer luftfartslovens § 108, stk. 1 og 2 følgende:

*”§ 108. Befordrerens er ansvarlig for skade ved, at gods går tabt eller beskadiges som følge af en begivenhed, der er indtruffet inden for det tidsrum, hvori godset er i befordrerens varetægt.*

*Stk. 2. Befordrerens er dog ikke ansvarlig, i det omfang skaden skyldes*

- 1) godsets egen beskaffenhed eller fejl i dette,*
- 2) mangelfuld emballering af godset udført af andre end befordrerens, dennes ansatte eller nogen, som har handlet på dennes vegne,*
- 3) krigshandling eller væbnet konflikt eller*
- 4) udøvelse af offentlig myndighed i forbindelse med godsets indførsel, udførsel eller transitering.”*

Som det ses er udgangspunktet, at lufttransportøren (i loven benævnt ”befordrerens”) er ansvarlig for skade, som rammer godset i den periode, hvor transportøren har godset i sin varetægt. Det bemærkes, som nævnt ovenfor, at den kontraherende speditør overfor dennes kunde er at betragte som

”befordrerens”/transportør i lovens forstand.

Luftfragtspeditører er derfor ansvarlige for skader, som tildrages godset under deres varetægt, medmindre det kan påvises, at skaden skyldes et eller flere af de nævnte undtagelsestilfælde. I relation til nærværende situation med askeskyen, er det § 108, stk. 2, nr. 4), som er relevant her. Da der utvivlsomt er tale om en situation skabt som følge af en ”offentlig myndigheds udøvelse” (nemlig SLV) kan bestemmelsen berettiget og korrekt anvendes som begrundelse for ansvarsfrihed for luftfragtspeditørerne overfor deres kunder (idet det samtidig bemærkes, at samme resultat vil være gældende i forholdet mellem luftfragtspeditøren og luftfartsselskabet).

## Ansvarsfrihed for forsinkelse

Vedrørende ansvar for forsinkelse fastslår luftfartslovens § 109 følgende:

*”§ 109. Befordrerens er ansvarlig for skade som følge af forsinkelse ved befordring af passagerer, rejsegods og gods, hvis befordrerens ikke beviser, at befordrerens, dennes ansatte eller nogen, som har handlet på dennes vegne, har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.”* [Min fremhævning]

Som det ses er der her tale om ansvar for forsinkelse, men med undtagelse af konkrete forhold. Det første (”[...]har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges[...]”) er udtryk for, at transportøren er underlagt en skærpet agtsomhedsnorm vedrørende forsinkelse. Det andet (”[...]eller at dette ikke har



*været muligt for dem[...]”)* er udtryk for det, som i daglig tale benævnes *force majeure*. *Askeskyen* må efter min vurdering betegnes som *”force majeure”* i juridisk forstand, og under alle omstændigheder som et forhold, som speditører og transportører ikke har mulighed for at øve indflydelse på. Af denne årsag vil luftfragtspeditører overfor deres kunder være ansvarsfri for forsinkelse, som skyldes *askeskyen*.

## NYE MOMSREGLER

*Den 1. januar 2010 trådte nye momsregler i kraft.*

*Af advokat Merete Andersen, mea@delacourdaniala.dk*

Reglerne har blandt andet indflydelse på speditørernes håndtering af moms i forbindelse med køb og salg af transportydelser.

De nye regler har et vist sammenfald med den måde, hvorpå speditørerne håndterer moms ved salg af transportydelser tidligere.

Der er dog også visse forskelle.

Nærværende artikel har til formål overordnet at informere om indholdet af de nye regler.

Der skelnes overordnet mellem salg til virksomheder og salg til private.

### 1. Salg til virksomheder

#### 1.1. Salg til danske virksomheder

Salg af transportydelser til danske kunder skal 1. januar 2010 altid belastes med dansk moms.

Det gælder, uanset hvor transporten udføres. De nye regler adskiller sig herved væsentligt fra de tidligere regler for moms af transportydelser.

Der skal derfor opkræves dansk moms af en transport udført mellem to danske virksomheder. Dette gælder,

### Konkret assistance

Ved behov for konkret assistance i forlængelse af problemer opstået som følge af *askeskyen*, kan Speditørernes Retsværn kontaktes på telefon 70 13 12 14.

uanset om transporten udføres i Danmark, Tyskland eller USA.

Der skal også opkræves dansk moms ved salg af transportydelser til danske kunder, når transporten foregår mellem forskellige lande. Der skal således opkræves dansk moms af transporter udført mellem Danmark og Tyskland, mellem Italien og Tyskland samt mellem Kina og USA.

Der skal ikke opkræves dansk moms, hvis transporten mellem lande har tilknytning til enten en eksport eller import af varer mellem EU og tredjeland, f.eks. Norge. For så vidt angår import er det en betingelse for momsfrigtagelse at værdien af transportydelsen enten medregnes ved opgørelsen af varens momsgrundlag eller at den importerede vare befinder sig under en særlig suspensionsordning.

Transporten vil i disse tilfælde være fritaget for moms.

#### 1.2. Salg til udenlandske virksomheder

Der skal ikke opkræves dansk moms ved salg af transportydelser til udenlandske kunder.

Det gælder, uanset hvor transporten udføres, det vil sige, uanset om transporten udføres i Danmark, Sverige eller USA, eller om transporten udføres mellem Sverige og USA eller mellem USA og Kina osv.

Den danske transportør har i stedet en række administrative pligter i forbindelse med salg af transportydelser til udenlandske virksomheder.

Transportøren har pligt til at angive købers momsnummer på fakturaen samt angive, at der er tale om et salg undergivet omvendt betalingspligt. Herudover har transportøren pligt til at kontrollere gyldigheden af sælgers momsnummer. Kontrol kan foretages på SKATs hjemmeside, [www.skat.dk](http://www.skat.dk), under "virksomheder"/"tast selv".

Endelig har transportøren pligt til at angive samtlige salg til EU-kunder på en listeangivelse til SKAT. Indberetningen skal ske månedligt – dog først fra 2011. Indberetningerne foretages indtil da kvartalsvist. Listeangivelsen kan findes på SKATs hjemmeside under virksomheder, tast selv.

Omtalte administrative pligter gælder alene ved salg til virksomheder i EU.

Et forslag fra Kommissionen kan dog medføre, at tilsvarende administrative kontrolpligter træder i kraft i forhold til kunder uden for EU.

Vi er i øjeblikket i samarbejde med SKAT ved at udarbejde en oversigt over den samlede momsmæssige behandling af salg af transportydelser til virksomheder, både indenfor og uden for EU. Oversigten vil ud over en gennemgang af den momsmæssige behandling af disse salg indeholde en oversigt over krav til listeangivelser, fakturakrav samt rubrikangivelser.

## **2. Salg til private**

Reglerne for salg til private videreføres. Der vil derfor ikke være forskel mellem håndteringen af moms ved salg af transportydelser til private før og efter 1. januar 2010.

Danske transportører skal som udgangspunkt opkræve dansk moms over for private kunder, såfremt transporten enten udføres eller opstartes i Danmark.

Det gælder, uanset der er tale om private danske eller udenlandske kunder.

Der skal for det første opkræves dansk moms, hvis transporten udføres i Danmark.

Transport af varer mellem Århus og Ålborg for en norsk kunde vil derfor skulle pålægges dansk moms.

Har den danske indenlandske transport imidlertid tilknytning til en udførsel af varer fra EU, skal der ikke opkræves dansk moms af transporten.

Føres varen fra Århus til Frederikshavn, via Ålborg, og herefter videre til Norge, skal der således ikke opkræves dansk moms af transportydelsen.

For så vidt angår import er det endnu engang en betingelse for momsfrigtagelse at værdien af transportydelsen enten medregnes ved opgørelsen af varens momsgrundlag eller at den importerede vare befinder sig under en særlig suspensionsordning.

SKAT har udsendt en vejledning om de nye regler. Ifølge vejledningen skal der opkræves dansk moms ved transport af varer til og fra tredjelande, det vil sige i forbindelse med eksport og import. Der skal ifølge SKAT ved opkrævningen af moms henses til den tilbagelagte strækning i Danmark. SKATs vejledning er forkert på dette punkt. Transportydelser er fortsat momsfrigtaget, når der er tale om transport knyttet til en import eller eksport af varer, forudsat de ovenfor omtalte betingelser er opfyldt.

Ud over transporter udført i Danmark skal der også opkræves dansk moms af alle EU-transporter, som har afgangssted i Danmark.

En EU-transport er en transport mellem to lande i EU.

Transport af varer mellem Ålborg og Hamborg har afgangssted i Danmark og skal derfor pålægges dansk moms.

Er der derimod tale om en transport af varer fra Hamborg til London, vil der ikke skulle opkræves dansk

moms. Transporten har i denne situation ikke afgangssted i Danmark.

Ovenstående regler gælder udelukkende ved salg til private.

Speditørernes Retsværn kan kontaktes for besvarelse af konkrete spørgsmål eller tvivl i øvrigt, som de nye momsregler måtte medføre.

Som nævnt ovenfor vender vi tilbage, når der kan skabes en endelig skematisk oversigt til brug for den daglige håndtering af momsrelaterede spørgsmål i spedititionsbranchen.

## **FORBRUGERKLAGENÆVNET ANERKENDER CMR-LOVENS ANVENDELIGHED OGSÅ OVERFOR FORBRUGERE**

*Overraskende afgørelse fra Forbrugerklagenævnet ændret efter indgriben fra Danske Speditørers juridiske afdeling*

*Af advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk.*

Forbrugerklagenævnet har omgjort sin egen afgørelse vedrørende en sag mellem en forbruger og en speditør. I første omgang blev forbrugeren tilkendt fuld erstatning for hele sit tab, men efter indgriben fra Danske Speditørers juridiske afdeling omgjorde nævnet sin afgørelse, således at speditøren indrømmedes ret til at begrænse sit ansvar i henhold til CMR-loven.

### **Oplysningspligt**

I dansk ret består et grundprincip om, at parter, der handler med hinanden, ulovbestemt har en almindelig pligt til gensidigt at oplyse loyalt omkring forhold, som kan være af betydning for bedømmelse af salgsgenstanden og for aftalen, primært med tanke på, at man ikke må tilbageholde oplysninger, som kan være afgørende for medkontrahentens bedømmelse af aftalens genstand eller retlige aspekter.

### **Ukendskab til loven er ingen undskyldning**

Af betydning for denne artikel, er tillige princippet i dansk ret om, at man sædvanligvis ikke gyldigt kan

påberåbe sig, at man ikke kender til gældende lovgivning. Borgere har med andre ord en generel pligt til at sætte sig ind i de love, som er gældende her i landet. Således vil det fx ikke gyldigt kunne bruges som undskyldning for at køre for stærkt, at man ikke kendte til hastighedsbegrænsningerne.

### **Den konkrete sag**

Forbrugerklagenævnet har afgjort en sag, som var rejst af en forbruger mod et medlem af Danske Speditører.

Forbrugeren havde bestilt en transport af et golfsæt fra Kastrup Lufthavn til sin bopæl i Sverige, og det var aftalt, at transporten skulle foregå med lastbil. På et tidspunkt efter speditørens modtagelse af godset bortkom dette. Forbrugeren rettede derfor naturligt sit krav mod speditøren, med hvem aftale om transport var truffet. Da der ikke var tvivl om, at godset var bortkommet i speditørens varetægt anerkendte speditøren sit ansvar og tilbød forbrugeren erstatning i henhold til lovgivningens regler herom. Da der var tale om en aftale om en

international landevejstransport, påberåbte speditøren sig ret til at begrænse sit ansvar i henhold til CMR-loven, herunder blandt andet at erstatningen skulle udmåles til 8,33 SDR pr. kilo bruttovægt af det bortkomne golfsæt, som vejede 15 kg. brutto.

Forbrugeren krævede hele sit tab på i alt DKK 12.329,73 dækket. Begrænsningsbeløbet i henhold til CMR-loven var betydeligt lavere.

### **CMR-lovens fravigelighed**

Ved aftaler om international landevejstransport finder CMR-loven tvingende (automatisk) anvendelse. Når dette er tilfældet er loven herudover ufravigelig.

Forbrugerklagenævnet fastslog derfor – som forventet – at CMR-loven fandt anvendelse i den konkrete sag, og at transportøren i henhold til denne lov har ret til at begrænse sit ansvar for bortkomst af gods til SDR 8,33 pr. kilogram bortkommet bruttovægt + fragtbet.

Derfor forekom det overraskende, at Forbrugerklagenævnet alligevel i sin første afgørelse afgjorde sagen til fordel for forbrugeren, som således indledningsvis fik medhold i sin påstand om, at få hele sit tab dækket.

Forbrugerklagenævnet begrundede afgørelsen med følgende argumentation: *”Det er ikke almindeligt kendt blandt forbrugere, at der ved international vejtransport gælder en sådan ansvarsbegrænsning. [Speditøren] har derfor haft anledning til at vejlede [forbrugeren] om tegning af en værdiforsikring. Da det er ubestridt, at [speditøren] ikke har vejledt [forbrugeren] om muligheden for at tegne en værdiforsikring i forbindelse med [forbrugers] bestilling af transporten, selvom det måtte have været klart for [speditøren], at varen havde en høj værdi, har [forbrugeren] krav på erstatning for værdien af det bortkomne golfsæt”.*

Således forekommer ræsonnementet hos Forbrugerklagenævnet at tage udspring i, at

transportlovgivningens ellers tvingende og ufravigelige bestemmelser generelt ikke er forbrugere bekendt, og at disse derfor svæver i en uvidenhed, som er undskyldelig. Endvidere finder Forbrugerklagenævnet tilsyneladende, at transportører bør indse denne påståede undskyldelige uvidenhed hos forbrugeren, og ikke blot oplyse om retstilstanden på området, men yderligere vejlede forbrugere om mulighederne for at forsikringsafdække en eventuel difference, som måtte kunne tænkes at eksistere mellem værdien af godset og det lovmæssige begrænsningsbeløb. Det skal bemærkes, at Forbrugerklagenævnets afgørelse næppe kan tages til indtægt for, at CMR-loven kan tilsidesættes direkte i forbrugerforhold (hvilket utvivlsomt ville være i strid med gældende ret), men at forbrugeren i den konkrete sag tildeles erstatning på et helt andet grundlag end de transportretlige regler, nemlig alene med baggrund i den manglende vejledning omkring forsikringstegningen.

Således fik forbrugeren i første omgang medhold i Forbrugerklagenævnet, som afgjorde sagen således, at hele forbrugers tab skulle dækkes af speditøren.

### **Sagen genoptaget**

Speditøren var ikke enig i afgørelsen og henvendte sig efterfølgende til Danske Speditørers juridiske afdeling for en vurdering af sagens juridiske stilling.

Selvom en forbrugerklagenævnsafgørelse ikke – som en dom – umiddelbart kan tvangsfuldbyrdes via fogedretten, ville det have konsekvenser for speditøren, hvis denne ikke efterlevede afgørelsen. Efterlever en virksomhed ikke frivilligt forbrugerklagenævnsafgørelser, bliver virksomheden optaget i Forbrugerstyrelsens register – den såkaldte ”gabestok”. Såvel af denne årsag, som af hensyn til virksomhedens politik om at udvise god forretningsetik, ønskede virksomheden at håndtere sagen korrekt.

Efter en vurdering af sagen hos Juridisk Afdeling, blev der indgivet en begæring om genoptagelse af sagen til fornyet behandling i nævnet, idet afgørelsen fandtes i strid med gældende ret. Sædvanligvis kan sager, der én gang er blevet afgjort i Forbrugerklagenævnet ikke genoptages til fornyet behandling, idet virksomheder er efterladt til at udtage stævning mod forbrugeren ved en domstol, hvilket kan være en bekostelig affære.

I enkelte tilfælde kan sager dog genoptages, hvis Forbrugerklagenævnet selv tillader dette. En sådan tilladelse blev opnået, og sagen kunne nu underkastes en ny prøvelse – denne gang med inddragelse Juridisk Afdelings argumenter vedrørende CMR-lovens anvendelighed.

#### **Ansvar på andet grundlag end CMR-lovens?**

CMR-lovens § 36 tager højde for den situation, at en skadelidt, som i henhold til loven alene kan få et begrænset del af sit tab dækket af transportøren, forsøger at begrunde transportørens ansvar på andet end transportaftalen – og selvsagt typisk på baggrund af et ansvarsgrundlag, som medfører ubegrænset erstatningspligt for transportøren. CMR-lovens § 36 lyder: *”Kræves erstatning for bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse på andet grundlag end aftale, kan fragtføreren og andre for hvem han efter § 4 er ansvarlig, påberåbe sig de bestemmelser i denne lov, som udelukker fragtførers ansvar, eller som begrænser erstatningens størrelse”*.

Begrundelsen i Forbrugerklagenævnets første afgørelse kan således tages til indtægt for en vurdering af, at begrænsningsadgangen i CMR-loven ikke fandt anvendelse i den konkrete sag, fordi noget andet *i forbindelse med aftaleindgåelsen* var selvstændigt ansvarspådragende – nemlig den manglende oplysning om forsikringsmulighed.

Ved en umiddelbar ordlydsfortolkning af CMR-lovens § 36, kunne man derfor komme til det resultat, at bestemmelsen ikke er til hinder for, at pålægge ansvar

på dette grundlag, idet det anvendte ansvar således netop grundes på aftale. Fremherskende juridisk teori på området (såvel dansk, som udenlandsk) støtter imidlertid den antagelse, at bestemmelsen skal fortolkes indskrænkende til transportørens fordel således, at alene forhold, som er ganske afsondret fra selve aftalen om transport medfører, at transportøren mister retten til at anvende de værn i CMR-loven, som definerer, begrænser og/eller udelukker dennes ansvar. Argumentet støttes i sig selv af det faktum, at CMR-loven ikke (heller ikke til fordel for transportkøber) kan fraviges ved aftale, og at CMR-loven finder tvingende anvendelse ved aftale om en international vejtransport.

Såfremt man åbnede muligheden for i vidt omfang, at lade skadelidte – hvis tab har udspring i eller sammenhæng med en aftale om international vejtransport – støtte ret på andre ansvarsgrundlag end CMR-lovens, ville loven være i fare for i ikke ubetydeligt omfang at blive gjort illusorisk i praksis.

Blandt andet med denne argumentation blev sagen atter prøvet i nævnet, og denne gang til speditørens fordel, således, at erstatningen udmålte i henhold til CMR-lovens begrænsningsbestemmelser.

#### **Særlige forbrugerhensyn**

Uanset resultatet af ovennævnte sag, er det dog vigtigt at være opmærksom på, at der overfor forbrugere ofte skal udvises yderligere hensyn, end overfor erhvervsdrivende. Afgørelsen slog dog fast, at ufravigelig lovgivning (og i hvert fald CMR-loven) også kan anvendes i forhold mellem speditører og forbrugere.

#### **Om NSAB 2000 i forbrugerforhold**

Idet NSAB 2000 er en privatretlig aftale (med den retlige definition ”agreed document”), og således ikke en lov, kræves at NSAB 2000 kan anses for vedtaget mellem parterne, førend bestemmelserne heri kan anvendes på aftalen. Sædvanligvis sker vedtagelsen af

NSAB 2000 overfor erhvervsdrivende (i business-to-business-forhold) ved, at den af Nordisk Speditørforbund anbefalede henvisningstekst benyttes på speditørens udgående korrespondance, og således også på ordrebekræftelser, tilbud mv. Man undgår herved at skulle anvende hele teksten i NSAB 2000, idet henvisningsteksten alene indeholder de bestemmelser, som er mest byrdefulde for transportkøberen.

Overfor forbrugere vil anvendelsen af denne henvisningstekst i sig selv ikke nødvendigvis være tilstrækkelig til at sikre vedtagelsen af NSAB 2000. Det anbefales derfor, at NSAB 2000 i sin helhed udleveres til forbrugeren, og at der indhentes dokumentation for, at forbrugeren har fået NSAB 2000 udleveret, samt at de mest byrdefulde vilkår heri er blevet klart og tydeligt fremhævet, og at dette er accepteret af forbrugeren.

#### **Vareforsikring som løsning**

Med den ovenfor beskrevne afgørelse in mente kan speditører med fordel tillige sikre sig dokumentation for, at forbrugeren er blevet gjort behørigt opmærksom på, at en eventuel difference mellem erstatningens og tabets størrelse bør medføre overvejelser omkring tegning af vareforsikring. Et egentligt krav til at speditøren selvstændigt skal tilbyde forbrugeren forsikringsdækning kan næppe opretholdes.

Såfremt speditører medvirker til at forbrugersens forsendelse forsikres, bør forbrugeren klart og

skriftligt informeres om eventuelle forhold omkring dækningen, som kan medføre manglende eller begrænset dækning – ligesom speditøren naturligvis bør sikre sig dokumentation for at sådanne oplysninger er fremhævet for forbrugeren.

#### **Speditørernes Retsværn giver konkret assistance vedrørende forbrugerforhold**

Konkluderende medfører aftaleindgåelse med forbrugere på transportområdet en betydeligt større indsats og ressourceforbrug, end hvad der gør sig gældende vedrørende indgåelse af aftaler med erhvervsdrivende om ellers fuldstændigt identiske transportydelse.

Derfor opfordres medlemsvirksomheder til at være ekstra påpasselige ved indgåelse af aftaler med forbrugere og at søge den fornødne rådgivning.

#### **Cargosafe – fordelagtig vareforsikring via Danske Speditører som løsning**

Danske Speditører har også indenfor vareforsikring indgået en fordelagtig aftale med forsikrings-selskabet Tryg, som medfører, at medlemmer hurtigt, enkelt og online kan sørge for vareforsikring for virksomhedens kunder. Systemet – kaldet Cargosafe – er udviklet således, at forsikringen kan tegnes, og en konkret præmie udregnes, mens kunden er ”i røret”. For yderligere information omkring Cargosafe kan sekretariatet kontaktes på telefon 33 74 65 65.

## **SPEDITIONSRETLIG ”NETWORKING”**

*En artikel om NSAB 2000 § 23 – den såkaldte ”netværksklausul”.*

*Af advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk*

Det er kendetegnende for typiske speditørvirksomheder, at forretningen som en af

sine kernebestanddele udgøres af bistand overfor kunder med transport af gods. Den typiske speditør

leverer denne ydelse overfor kunden ved anvendelse af underleverandører.

### **Problemstillingen**

I transportretlig henseende vil speditører derfor ofte optræde som kontraherende transportør overfor kunden, og som transportkøber overfor sin underleverandør – det være sig vognmand, rederi, jernbane- eller luftfartsselskab. Aftalerne mellem speditøren og kunden henholdsvis mellem speditøren og underleverandøren er således ofte to uafhængige aftaler, som derfor principielt også reguleres uafhængigt. Det kan medføre den ubehagelige situation, at speditøren ikke nødvendigvis umiddelbart kan videreføre eventuelle krav fra kunden til underleverandøren – eller ikke nødvendigvis i samme omfang, det kan fx være i relation til indsigelser om bortkomst, beskadigelse og forsinkelse af godset mv.

### **Et konkret eksempel**

En speditør indgår aftale med en dansk kunde på baggrund af NSAB 2000 om søtransport af gods fra USA til Mexico. Til udførelsen af transporten benyttes et rederi, som overfor speditøren anvender deres eget konnossement og de deri anførte betingelser. Rederiet har i sit Bill of Lading med en gyldig henvisning til reglerne i et fremmed land fraskrevet sig ansvar for forsinkelse. Godset forsinkes. Speditøren er nu i risiko for (helt eller delvist) at skulle erstatte kundens tab i forbindelse med forsinkelsen, men kan ikke modtage en tilsvarende erstatning fra sin underleverandør, hvorfor speditøren lider tab.

### **Ufravigelig lovgivning som back-to-back-løsning**

I en række situationer løses problemet så at sige af sig selv, idet såvel aftalen mellem speditøren og kunden som aftalen mellem speditøren og underleverandøren reguleres af den samme ufravigelige lovgivning. Har kunden fx hos speditøren købt en international landevejstransport, som speditøren har købt på lignende vis af sin underleverandør, vognmanden,

reguleres begge aftaler tvingende ("automatisk") og ufravigeligt af CMR-reglerne.

Har speditøren med sin kunde aftalt at lade NSAB 2000 regulere samarbejdsforholdet, vil dette ikke medføre, at ufravigelig lovgivning ikke skal anvendes. Dette følger allerede af det forhold, at NSAB 2000 trods alt alene er en privatretlig aftale – om end NSAB 2000 er ganske anerkendt, særligt som følge af sin aftaleretlige status som et velafbalanceret "agreed document" (der har været genstand for forhandling mellem relevante interesseorganisationer). NSAB 2000 kan derfor ikke bruges til fravigelse af lovgivning, som er ufravigelig ved aftale.

### **NSAB 2000 § 23**

Ved tilblivelsen af NSAB 2000 (og til dels tidligere versioner af NSAB) anerkendtes speditørers forretningsmodel, og det blev taget i betragtning, at speditører potentielt kan have et regresproblem.

Til så vidt mulig imødegåelse heraf er NSAB 2000 § 23 skabt. Bestemmelsen 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 transporterendes 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."*

### **Systemet i NSAB 2000 § 23**

Som det ses af bestemmelsens ordlyd ("*...skal speditøren i stedet [for ifølge NSAB] være ansvarlig*

*ifølge...*”), er tanken, at forholdet mellem speditøren og ordregiver, med hvem bestemmelserne er aftalt, at NSAB 2000 i udgangspunktet selvstændigt skal regulere forholdet. Dette følger i øvrigt godt i tråd med princippet om aftalefrihed, der generelt hersker i dansk ret.

Men af hensyn til det forhold, at speditøren de facto optræder som mellemed, er det videre intentionen, at underliggende transportretlig regulering – dikteret enten af den aftalte eller i praksis benyttede transportform – som typisk er sammenfaldende med det, der er aftalt mellem speditøren og underleverandøren, skal finde anvendelse også, og særligt, mellem speditøren og ordregiver.

#### **Betingelser for anvendelse**

Reguleres et forhold som nævnt ovenfor af lovbestemmelser, bør disse med henvisning til § 23 kunne anvendes.

Vedrørende øvrige transportvilkår oplister bestemmelsen to betingelser for anvendelse heraf i stedet for NSAB 2000 – altså betingelserne for at ”netværke” eller ”linke” til sådanne vilkår:

For det første skal vilkårene være almindeligt forekommende. For det andet skal de være anerkendte.

Om dette er tilfældet må afgøres fra sag til sag ud fra de konkret foreliggende forhold og omstændigheder. Den der påberåber sig netværksbestemmelsen som middel til anvendelse af andet retsgrundlag, har bevisbyrden for at betingelserne er opfyldt.

#### **Forholdsregler i dagligdagen**

Retspraksis indicerer, vedrørende speditørers mulighed for at skabe back-to-back-vilkår (når disse ikke umiddelbart følger af lovgivning), at dette afhænger af, om ordregiver på forhånd var, eller burde være, klar over, hvilke regler, som regulerer forholdet mellem ordregiver og speditør.

For at sikre dette, kan speditøren med fordel sørge for at indrette sin aftaleindgåelse, så der tages højde for dette. Midlet til fuld anvendelse af underliggende transportvilkår er efter min opfattelse aftalemæssig gennemsigtighed.

Speditørernes Retsværn bistår naturligvis gerne med korrekt håndtering heraf.



**RING KUN ÉT STED:**

**70 13 12 14**

**SAMARBEJDSPARTNERE:**



**SPEDITIONSRET**