



SPEDITØRERNES RETSVÆRN

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Denne udgave af SPEDITIONSRET omtaler nogle meget aktuelle emner. Kalenderåret startede lidt kedelig for nogle af vores kolleger, som blev udsat for udspekulerede svindlere. Artiklen om forebyggelse af svindel er vores forslag til minimering af problemet. Dernæst har vi en spændende artikel omkring modregning. Selvom modregning er ganske almindeligt, så er de færreste klar over de faldgruber, som modregning indeholder. Vores samarbejdspartner DelaCour Dania har medvirket til dette Speditionsret med en relevant artikel omkring de problemer, der ofte opstår i transportbranchen og som oftest er udtryk på helt uskyldige menneskelige fejl. Den sidste artikel er en kommentar af en britisk Supreme Court afgørelse, som omhandler en umiddelbar ændring i dækningsomfanget af vareforsikringsbetingelserne Institute Cargo Clauses(A).

Sidst, men ikke mindst vil vi også gerne byde velkommen til advokat Patrick Dabrowski, som per 1. januar 2011 er blevet en del af Danske Speditører og særligt Speditørernes Retsværn. Patrick har tidligere været en del af Danske Speditørers juridiske afdeling, og har i de seneste to år været beskæftiget ved Tryg Forsikring med speciale i transportret.

God fornøjelse med læsningen af SPEDITIONSRET. Hvis indholdet giver anledning til kommentarer eller spørgsmål, er man velkommen til at ringe til Speditørernes Retsværn på 70 13 12 14.

Martin Aabak

NR. 30
APRIL 2011

INDHOLD:

Side 2:

**FUPFIRMAER PÅ SPIL I
TRANSPORTBRANCHEN**

Side 4:

MODREGNING

Side 6:

**FEJL VED START AF
FORSENDELSER**

Side 8:

**ER VAREFORSIKRINGS-
BETINGELSERNE INSTITUTE
CARGO CLAUSES (A) KLAR TIL
REVISION?**

FUPFIRMAER PÅ SPIL I TRANSPORTBRANCHEN

Bedrageri – kan det undgås?

af advokat Patrick Dabrowski, pjd@dasp.dk

Inspirationen til denne artikel opstod, da vi i januar måned oplevede en lang række svindeltilfælde i Italien og Baltikum. Modus operandi var nogenlunde ens. Kontakten mellem speditøren og svindleren blev skabt via nogle velkendte fragtbørser. Efter afslutning af transportaftalen og afhentning af godset, forsvandt svindleren med forsendelsen. En del af godset er heldigvis blevet tilvejebragt igen, men en del er stadig forsvundet.

Spørgsmålet er nu, om man i branchen skal udvise en endnu højere grad af forsigtighed og her kan den indre lakmusprøve vel være, at man bør holde sig fra en transportør, som man ikke ønsker at overlade sine private ejendele til.

Forebyggelse

Som i så mange andre aspekter af vores hverdag, så kan vi nå langt ved simpel forebyggelse. Erfaringen viser, at svindlere har en særlig fordel i de tilfælde, hvor speditøren har travlt med at få godset undervejs. Jo mere fortravlet speditøren er, jo mindre er sandsynligheden for, at speditøren får lavet de nødvendige baggrundstjek af den nye/ukendte transportør. Erfaringerne viser endvidere, at svindlerne sjældent har en reel virksomhed bag den forfalskede dokumentation. Med andre ord er alt andet end køretøjet og chaufføren varm luft, og dermed kan selv et lille krads i overfladen fra tid til anden afsløre om der er substans bag transportøren.

Tidligere oplevede man, at svindleren blot ringede speditøren op og tilbød sin arbejdskraft. Hvis

tilbuddet var attraktivt nok, kunne transportøren efterfølgende sende en gnidret og utydelig telefaks med oplysninger om den bagvedliggende virksomhed og den påståede fragtførerforsikring. Hvis speditøren ikke nåede at få verificeret oplysningerne i dokumenterne inden afhentningen af godset, så var svindleren over alle bjerge med forsendelsen.

Denne fremgangsmåde er siden blevet opgraderet ved "opfindelsen" af fragtbørserne. Samtlige fragtbørser skilter med et højt sikkerhedsniveau, og netop denne sikkerhed på fragtbørserne, anvendes i stor stil af svindlere, idet den blotte tilstedeværelse på fragtbørsen giver svindleren en falsk legitimation, som næppe tåler et nærmere eftersyn.

Episoden med Europa Trans SRL har med al tydelighed vist os, at det baggrundstjek, som fragtbørserne skilter med at have udført, ikke nødvendigvis har afsløret selv meget åbenlyse svindelnumre. Dermed bærer en virksomheds tilstedeværelse på en fragtbørs ikke den legitimation eller sikkerhed for transportørens retskaffenhed, som man umiddelbart kunne foranlediges til at tro. Som indkøber af transportydelser, bør speditøren således altid søge at sikre sig et tilstrækkeligt bevis for, at transportøren er det han giver sig ud for at være.

Tjeklisten

Danske Speditører og Speditørernes Retsværn anbefaler, at der altid udføres et grundigt baggrundstjek af en fremmed transportør. I den

forbindelse har vi udarbejdet en 7-punkt-tjekliste, som giver en mulighed for at undersøge realiteten bag transportøren.

Ved hjælp af disse 7 punkter bidrager du effektivt til at beskytte din virksomhed mod bedrageri:

1. Foretag en kontrol af eventuelle kendte oplysninger om transportøren.
 - Virksomheden (Danske virksomheder fremgår af CVR-registeret, mens udenlandske måske kan findes via internettet).
 - Bed om dokumentation for virksomhedens eksistens. (Som regel vil en reel virksomhed kunne præsentere en udskrift af et officielt register, eksempelvis CVR-registeret i Danmark eller et tilsvarende i udlandet. Efterprøv oplysninger ved telefonisk kontakt til registeret eller kontrol via internettet).
2. Kontrol af transportørens identitet:
 - Chaufførens identitet (ID-kort/pas). (Gem altid kopier af disse oplysninger).
 - Registreringsattest/nummerplade.
 - Køretilladelse eller vognmandstilladelse.
3. Hvilke kontaktoplysninger har transportøren givet. Mobiltelefonnummer og "free mail"-udbyder (Hotmail, Yahoo, G-mail, etc.) bør altid eftertjekkes ved kald til et fastnettelefonnummer. (Fastnettelefonnumre skal registreres, mens mobiltelefonnumre ikke bliver registreret på samme vis.) Kontrollér abonnenten af et givent faxnummer.
4. Kontrol af forsikringsbeviser
 - Kontrol af virksomhedens CMR-forsikring (Svindlerens historie vil ofte falde sammen på dette stadie, idet svindleren nødvendigvis skal fremsende et forsikringsbevis fra et kendt/anerkendt forsikringselskab. Der findes næppe et forsikringselskab, som er villig til at forsikre en ikke-eksisterende virksomhed, og dermed vil forsikringsbeviset næsten med sikkerhed være forfalsket. Forsikringselskabet, som forsøges udnyttet i svindelnummeret, vil i givet fald kunne oplyse dette).
 - Kontrol af forsikringsbevis for køretøjet
 - Se ovenfor. Endvidere kan denne kontrol også medvirke til at afsløre om køretøjet er stjålet.
 - Ring aldrig til telefonnummeret på beviset, men ring til forsikringselskabets hovednummer.
5. Løbende uddannelse og videndeling af samtlige relevante medarbejdere, så de lærer at være opmærksomme og genkende de forhold, som kan indikere problemer.
 - En grundlæggende prøve er ligeledes om "historien" og oplysningerne hænger sammen. Stemmer de forskellige oplysninger på

forsikringsdokumenter med identitetsoplysningerne?

6. Efterspørg eventuelt referencer fra andre speditører. Branchen er ikke stor og selv en lille vognmandsvirksomhed med få måneders erfaring har formentligt udført en eller flere transporter for en kendt speditørvirksomhed i Europa.
7. Er varens værdi høj, anbefales det alene at benytte velkendte og erfarne samarbejdspartnere.

lagttagelse af disse 7 punkter garanterer ikke mod svindel, men giver i det mindste en mulighed for at fange en stor del af de brodne kar.

Heldigvis er sådanne svindelsager forholdsvis sjældne, da branchen generelt er meget seriøs. Alligevel er det god og sund forretningspraksis at få gennemført disse baggrundstjeks af nye samarbejdspartnere.

Ved tvivl anbefaler vi, at De kontakter Danske Speditørers Hotline for vejledning til baggrundstjek af nye samarbejdspartnere eller blot nye og ukendte transportører. Hotline kan træffes på direkte telefon 70 13 12 14.

MODREGNING

En artikel om skadeskrav og CMR-lovens forældelsesfrister

Af advokat Rasmus Køje, rak@dasp.dk

For en transportkøber, som mener at have et berettiget erstatningskrav i forlængelse af transportørens ansvarspådragende handlinger (typisk i form af påstået beskadigelse, bortkomst eller forsinkelse opstået mens godset var under transport), vil det synes oplagt at tilbageholde betalingen for den pågældende forsendelse, hvis transportøren ikke anerkender erstatningsansvaret.

Men dette er ofte ikke en juridisk gangbar vej for transportkøberens sikring af sin retsstilling.

Det skal her bemærkes at "transportkøber" i denne sammenhæng dækker over både den transportkøbende kunde som handler hos speditøren, som for speditøren selv i de (typiske) tilfælde, hvor speditøren indgår selvstændig

aftale om transport med en vognmandsvirksomhed.

For den enkeltstående transport vil det ofte ikke være dækkende for tabet, blot at undlade betaling af fragten. Men i større og længerevarende samarbejder, vil det samlede fragtkrav som anvendes til modregning, ofte kunne være dækkende for det enkeltstående skadeskrav der søges sikret ved modregning. Denne situation opstår typisk i faste samarbejdsforhold mellem speditører og vognmandsvirksomheder.

Ikke sjældent ses den situation, at der mod speditøren rejses krav i anledning af bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse fra kunden, og at speditøren viderefører samme krav overfor vognmanden. I visse situationer sker

videreførelsen fra speditøren efter at speditøren selvstændigt har fundet, at kundens krav var berettiget og derfor mener, at kravet umiddelbart kan videreføres. Er vognmanden imidlertid ikke enig heri, vil speditøren skulle gennemtvinge sit krav mod vognmanden. Det ses i denne situation ikke sjældent at speditøren – som typisk har et stort fragttillsvar over for vognmanden – modregner sit påståede skadeskrav i den fragt som vognmanden har til gode hos speditøren.

CMR-lovens § 41 har følgende ordlyd

”FORÆLDELSE

§ 41. Søgsmål skal anlægges inden et år eller, hvis der er udvist fortsæt eller grov uagtsomhed, inden 3 år.

Stk. 2. Forældelsesfristen regnes

- a) ved forsinkelse, beskadigelse eller delvis bortkomst fra den dag godset blev afleveret,*
- b) ved fuldstændig bortkomst fra den 30. 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 3 måneder efter fragtaftalens indgåelse.*

Stk. 3. Skriftligt krav standser forældelsesfristens løb indtil den dag, da fragtføreren skriftligt afviser kravet og tilbagesender de dokumenter, som medfulgte med dette. Anerkendes kravet delvist, 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 tilbagesendt, at godtgøre dette. Yderligere krav vedrørende samme sag standser ikke forældelses løb.

Stk. 4. Om afbrydelse og standsning 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.”

Krav vedrørende forsinkelse, beskadigelse eller delvis bortkomst forælder således 1 år fra tidspunktet for godsets aflevering. Endvidere følger af bestemmelsen og retspraksis, at transportørens krav på fragt er omfattet af forældelsesfristen på 1 år, og som regnes fra udløbet af 3-månedersfristen efter fragtaftalens indgåelse, jfr. stk. 2, litra c).

Alene skyldnerens anerkendelse af krav (det være sig vedrørende fragt henholdsvis erstatningsansvar) eller udtagelse af stævning afbryder forældelsesfristen.

I modsætning hertil medfører modregning, som ikke er anerkendt af modparten, ikke forældelsesfristafbrydelse. Vedrørende fragtkrav gør det sig endvidere gældende at hverken det at tage fragtkravet til inkasso, henholdsvis at sende skriftlige rykkere, afbryder forældelsesfristen.

Derfor kan der opstå den ubehagelige situation, at den part som oprindeligt befandt sig i en forretningsmæssig situation hvor der kunne foretages (ulovlig) modregning i praksis, efterfølgende vil kunne finde sig selv i en situation hvor denne ikke-fristafbrydende modregning viser sig juridisk illusorisk, med den virkning, at fragtkravet fortsat skal betales men

således at det krav til sikring af hvilket modregning foretoges, nu er forældet.

Det skal derfor anbefales, at man i stedet for at benytte ikke-anerkendt modregning som middel til gennemtvungelse af sit krav, får dette behandlet korrekt, således at der enten sker anerkendelse indenfor forældelsesfristen eller at

der i mangel heraf tages retlige skridt, altså udtages stævning mod debitor.

Såvel Danske Speditørers juridiske hotline som Speditørernes Retsværns advokatassistance er spidskompetente til rådgivning af korrekt håndtering af både claims- og fragtkrav og kan kontaktes på direkte telefon 70 13 12 14.

FEJL VED START AF FORSENDELSER

SKAT forsøger at begrænse EU-doms anvendelsesområde

*Af advokatfuldmægtig Karin-Lis Sinding Jensen og advokat Anders Hedetoft,
klj@delacourdanialaw.dk/ahe@delacourdanialaw.dk.*

EU-domstolen afsagde sidste sommer dom til fordel for speditøren i sagen C-234-09 – konklusionen var, at der ikke kan pålægges told på varer, der aldrig har eksisteret.

SKAT accepterede EU-domstolens præjudicielle afgørelse vedrørende fortolkning af toldkodeks artikel 204 og frafaldt dermed kravet om betaling af told- og momsskyld som var omdrejningspunktet for tvisten i hovedsagen.

SKAT har nu, i et netop offentliggjort nyhedsbrev, taget skridt til at begrænse rækkevidden af EU-dommen, ved en restriktiv stillingtagen til dommens konklusioner og konsekvenser. SKATs opfattelse er tilsyneladende, at dommen skal isoleres til kun, at finde anvendelse i sager, hvor der er tale om en situation, der er fuldstændig identisk med den i hovedsagen.

Sagens omstændigheder

Twisten i hovedsagen udspringer af, at medarbejdere hos en dansk speditør virksomhed to gange ved en fejl har genereret to

forsendelsesdokumenter ved for en og samme fysiske forsendelse i det elektroniske forsendelsessystem NCTS (New Computerised Transit System). Speditøren har således startet en forsendelsesprocedure op i NCTS for varer, der ikke fandtes i virkeligheden, og som derfor heller ikke kunne frembydes for toldmyndighederne og hermed afsluttes forskriftsmæssigt.

Da den første forsendelse ikke blev afsluttet forskriftsmæssigt inden for de fastsatte frister, anmodede de danske toldmyndigheder speditøren om at fremlægge alternativt bevis for forsendelsens ophør.

Speditøren anførte, at varen jo netop ikke eksisterede, og at det derfor var umuligt at fremlægge et sådan bevis. SKAT traf herefter afgørelse om, at speditøren som hovedforpligtiget for forsendelsen skulle betale told og moms af de af forsendelsen omhandlede varer.

Speditøren påklagede SKATs afgørelse til Landsskatteretten, som stadfæstede SKATs afgørelse.

Landskatterettens kendelse blev herefter indbragt for domstolene af speditørvirksomheden. Byretten fastslog, at told- og momsskylden var opkrævet med urette, idet opkrævningen ikke vedrørte en forsendelse af varer i toldkodeks forstand og afsagde således dom til fordel for speditøren.

Skatteministeriet ankede sagen til Landsretten.

Landsretten besluttede på begæring fra Skatteministeriet at forelægge sagen til præjudiciel afgørelse ved EU-domstolen.

EU-domstolen afsagde sidste sommer dom til fordel for speditøren med den begrundelse, at EU's toldkodeks artikel 204 alene vedrører "importafgiftspligtige varer...", og at der i sagen netop ikke findes en vare for så vidt angår de to fejlagtigt generede forsendelser.

Domstolen tilføjede, at der konkret ikke var risiko for misbrug fra speditørens side (da der jo ikke er nogen vare at "misbruge"), og gav således i det hele speditøren medhold.

SKAT accepterede efterfølgende afgørelsen, og frafaldt kravet om told- og momsskyld, som speditøren var blevet mødt med.

SKATs vurdering af EU-dommens rækkevidde

Det tilkendegives i SKATs nyhedsbrev, at der som udgangspunkt ikke vil opstå toldskyld i henhold til toldkodeks artikel 204 i situationer svarende til situationen i hovedsagen. Det skal således være dokumenteret, at der alene er begået fejl i forbindelse med start af forsendelsesproceduren på en sådan måde, at der ikke har været fare for, at ikke-fællesskabsvarer er gået i økonomisk kredsløb i toldunionen uden af være fortoldet.

Det præciserer dog, at spørgsmålet om eventuel toldskyld i henhold til artikel 204 i toldkodeks under alle omstændigheder fremadrettet vil blive

vurderet fra sag til sag, i forhold til de konkrete omstændigheder.

SKAT pointerer yderligere i nyhedsbrevet, at fejl i forbindelse med opstart af forsendelsesprocedure kan have til følge, at virksomhedens tilladelse til at benytte forsendelsesproceduren som godkendt afsender inddrages. SKAT vil i hvert enkelt tilfælde foretage en konkret vurdering af om betingelserne for at opretholde en bevilling fortsat er til stede.

SKATs fortolkning af EU-dommen er efter vores opfattelse meget restriktiv.

Yderligere præcisering på vej

Retsstillingen er fortsat uklar og forventes, at blive præciseret yderligere i løbet af indeværende år, idet endnu en sag hvor SKAT har statueret toldskyld som følge af fejl i forbindelse med opstart af en forsendelsesprocedure, skal prøves ved de danske domstole.

Den nye sag udspringer af, at en dansk speditør i to tilfælde opstartede en ekstern forsendelse i forbindelse med transport af et parti varer fra Københavns Frihavn til en varemottager i Sverige. Den svenske varemottager afviste imidlertid, at modtage varerne. Varerne blev herefter transporteret tilbage til afgangstoldstedet i Københavns Frihavn.

I begge tilfælde opstartede speditøren en lille uge senere – ved en fejl – en ny ekstern forsendelse med samme bestemmelses sted i Sverige. De nye forsendelser omfattede de eksakt samme varer, der blev forsøgt leveret den ved de første forsendelser. Denne gang blev varerne leveret efter planen hos varemottageren i Sverige, og toldproceduren for det andet forsendelsesdokument blev i begge tilfælde afsluttet korrekt.

Da de første forsendelser ikke blev afsluttet forskriftmæssigt inden for de fastsatte frister, anmodede de danske toldmyndigheder speditøren om at fremlægge alternativt bevis for forsendelsens ophør.

Speditøren anførte, at der allerede er betalt told af varerne omfattet af første forsendelse, og at første forsendelse er afsluttet med korrekt frembydelse og lukning af forsendelsen ved lukning af den anden forsendelse som jo omfattede de eksakt samme varer. SKAT traf herefter afgørelse om, at speditøren som hovedforpligtiget for forsendelsen skulle betale told og moms af de i sagen omhandlede varer.

Speditøren påklagede SKATs afgørelse til Landsskatteretten, hvor speditøren fik fuldt medhold.

Skatteministeriet har nu anket sagen til Byretten i Glostrup.

Den væsentlige og interessante forskel mellem de to sager er, at varerne i den første sag reelt ikke eksisterende, mens der i den nye sag rent faktisk transporteres varer til Sverige under både det første og det andet forsendelsesdokument.

En kommentar med på vejen

De "fejl" som speditøren begik, er i begge sager "menneskelige fejl", og kan forekomme i en hvilken som helst virksomhed. Sagerne illustrerer behovet for at etablere relevante forretningsgange for at imødegå, at sådanne fejl ikke opstår og virksomheden mødes med utilsigtede toldkrav.

Vi betvivler, at de meget restriktive retningslinjer som SKAT har anlagt i forhold til hvornår der opstår toldskyld som følge af fejl i forbindelse med oprettelse af en forsendelsesprocedure, vil stå distancen i forhold til en prøvelse ved domstolene.

ER VAREFORSIKRINGSBETINGELSERNE INSTITUTE CARGO CLAUSES (A) KLAR TIL REVISION?

Om konsekvenserne af "CENDOR MOPU"-dommen

Af advokat Patrick Dabrowski, pjd@dasp.dk.

Supreme Court i Storbritannien afsagde i januar en bemærkelsesværdig dom vedrørende et vareforsikringssselskabs dækningspligt overfor forsikringskunden.

En såkaldt MOPU (Mobile Offshore Production Unit) skulle fragtes fra Galveston i Texas til Malaysia. Der blev tegnet en vareforsikring i henhold til Institute Cargo Clause A-vilkår, svarende til Udvidede Danske vilkår. Vareforsikringssselskabet betingede sig et pre-

shipment survey samt et midway survey i Cape Town i Sydafrika. Ved ankomsten til Cape Town konstaterede man, at riggen havde lidt skader som måtte derfor udbedres forud for den resterende del af rejsen. Kort efter afsejling fra Cape Town knækkede det ene af riggens tre ben først, hvilket førte til presset på de øvrige to ben steg til et niveau, hvor de to øvrige ben ligeledes knækkede af. Vejrforholdene under transporten havde ikke været ualmindelige. Vurderingen efterfølgende var, at bølgenes bevægelser havde forårsaget

metallræthed i benene, hvilket efterfølgende førte til de endelige brud.

Vareforsikringen afviste dækning under henvisning til, at skaden ikke var indtrådt som følge af en "ulykkelig hændelse" (fortuitous event), jf. betingelsernes pkt. 1 samt, at bruddene skyldes "varens egen beskaffenhed" (inherent vice), jf. betingelsernes pkt. 4.

Forsikringstageren påstod selvsagt, at skaden var omfattede af den tegnede forsikring.

Retten i første instans afgjorde sagen til vareforsikringens fordel under henvisning til, at skaden ikke skyldtes en "ulykkelig hændelse" samt det forhold, at forholdene til søs ikke var værre end, hvad man kunne have forventet. Derfor måtte skaderne nødvendigvis skyldes riggens manglende evne til at overkomme sædvanlige farer under rejsen. Dommen blev anket og appelretten afgjorde herefter sagen til forsikringstagerens fordel.

Appelrettens begrundelse var, at benene knækkede som følge af en "ben-brækkende bølge", hvilket Appelretten fandt, som værende indenfor forsikringsdækningen.

Vareforsikringen ankede herefter sagen til Supreme Court, som dog afgjorde endeligt sagen til fordel for forsikringstageren. Retten nåede således til, at der måtte være dækning for skaderne på trods af, at der umiddelbart ikke havde været tale om en "ulykkelig hændelse" og, at skaderne skyldes riggens egen beskaffenhed.

Konklusionen var den samme som ved Appelretten nemlig, at en "ben-brækkende bølge" fangede riggen på det rigtige tidspunkt. Supreme Court fandt, at en sådan hændelse lå indenfor dækningen af den tegnede forsikring.

Konsekvenserne af afgørelsen

Afgørelsen fra Supreme Court søger at drage en klar linje for anvendelsen af juraen omkring "farerne til søs" og "varens egen beskaffenhed". Alligevel anes en tendens til, at afgørelsen ikke var blindt motiveret af juraen, men tillige inddragede en vis mængde forretningsmæssig fornuft.

To af rettens dommere udtalte særligt, at hvis man havde fastholdt afgørelsen fra første instans, så ville der ikke længere kunne opnås forsikringsdækning for skader, som skyldes forudseelige eller forudsete "farer til søs" eller sædvanligt vejr.

Tanken synes umiddelbart at være korrekt, idet det modsatte resultat jo netop ville stride imod selve tanken bag en vareforsikring, som jo netop skulle beskytte forsikringstageren mod risici under søtransport, som ikke umiddelbart udspringer af en ansvarspådragende handling af transportøren eller andre, der måtte være indblandet i transportens udførelse.

I den forbindelse drøftede Supreme Court ligeledes definitionen af "perils of the sea", og nåede til, at det ikke skal være havets tilstand, som skal ses som en "peril of the sea", men rettere, at der skal være tale om en hændelse som udspringer af forholdene til søs.

Det lader dermed til, at Supreme Court har gjort et mærkbart indhug i vareforsikringssekskabernes mulighed for at afvise dækning. Tilsyneladende efterlades der kun adgang til afvisning af forsikringsdækning i følgende tilfælde:

1. skader, tab eller forringelse som skyldes "varens egen beskaffenhed", som klart dækker over særlige karakteristika eller defekter ved godset eller enheden; og
2. skader, tab eller forringelse som skyldes sædvanligt slid og ælde og/eller

sædvanlig lækage/brækage, som hidrører fra ændringer ved brug, håndtering og transport ved enten godset eller enheden.

Særligt skal det bemærkes, at der i disse tilfælde kun kan afvises dækning, hvis der ikke er indtrådt en ulykkelig hændelse, jf. art. 1 i ICC (A).

Det er endnu uvist, hvilken konsekvens afgørelsen vil have på vareforsikringsbranchen i udlandet eller i Danmark.

Muligvis vil man herhjemme læne sig tilbage og afvente en afgørelse fra en dansk domstol, som særligt tager stilling til vores danske betingelser. Flere kommentarer til afgørelsen venter nu, at forsikringsselskaberne vil afkræve garantier eller indeståelser for sødygtigheden i relation til gods

og fartøj. Det bør nok også forventes, at afgørelsen særligt vil have relevans i forhold til sær- eller projekttransporter, hvor de transporterede genstande eller enheder i særlig grad kan være udsat for skader under sædvanlige transportforhold.

Pudsigt nok har én af dommerne i Supreme Court spået, at afgørelsen vil føre til en revision eller ændring af forsikringsbetingelserne.

For yderligere rådgivning om tegning af vareforsikring henvises til Danske Speditørers Hotline på direkte telefon 70 13 12 14.

RING KUN ÉT STED:
**Danske Speditørers Juridisk
Hotline**
70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO



NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS