

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Ansvarsgennembrud og medvirken

Det hører med til speditionserhvervet, at der forekommer skader, forsinkelser og bortkomst af gods. Og det er altid ærgerligt at skulle yde erstatning.

Erstatningsbegrænsning - bestemt ved lov eller aftale - beskytter speditøren i sådanne situationer. Men ansvarsbegrænsningen kan gennembrydes. Hvis det sker, skal der svares erstatning, vel at mærke i ubegrænset omfang. Grænserne for ansvarsgennembrud bliver hele tiden stresstestet ved domstolene, særligt med hensyn til internationale landevejstransporter.

I denne udgave af SPEDITIONSRET omtaler vi en sag, hvor det er lykkedes for SPEDITØRERNES RETSVÆRN at afværge et ansvarsgennembrud for et medlem af Danske Speditører.

Forsikring er et "must", hvis man som speditør er forpligtet til at yde vareinteressens erstatning, særligt i tilfælde af, at ansvaret er ubegrænset og dermed omkostningstungt. Men i den typiske speditørforsikring er der ikke dækning for netop denne situation. Det er dobbelt uheldigt - dels fordi det kan have ødelæggende virkning for speditionsvirksomheden, dels fordi det faktisk er muligt at få denne dækning, for eksempel gennem Danske Speditørers forsikringsprogram via Tryg Forsikring. Det kræver imidlertid, at speditionsvirksomheden er opmærksom på forholdet.

Ansvar kan i mange situationer videreføres af speditøren til den undertransportør, i hvis varetægt tabet er opstået. Men omvendt kan det også ske, at speditøren bliver ansvarlig eller medansvarlig for underleverandørens ansvarspådragende eller ligefrem strafbare adfærd. Vi fokuserer på denne problematik i omtalen af en nylig dom om speditørens medvirkenansvar for en vognmands overtrædelse af ADR-lovgivningen, men noget tilsvarende kan også forekomme i forhold til færdselslovs-overtrædelser, overtrædelse af reglerne for køre- og hviletid samt andre forhold i relation til en underleverandør. Dommen understreger behovet for at indrette speditionsvirksomhedens forretningsgange og kontrakter hensigtsmæssigt.

God læselyst og god sommer!
Martin Aabak

NR. 31
JULI 2011

INDHOLD:

Side 2:

**NY DOM OM GROV UAGTSOMHED
UNDER CMR-TRANSPORT**

Side 5:

UDLEVERINGSANSVAR

Side 9:

**ER SPEDITØREN ANSVARLIG FOR
VOGNMANDENS OVERTRÆDELSE
AF ADR-REGLERNE?**

NY DOM OM GROV UAGTSOMHED I HENHOLD TIL CMR-LOVEN

Ny dom om grov uagtsomhed understreger behovet for forventningsafstemning mellem speditør og kunde

Af advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk

Listen over dansk og international retspraksis på området for grov uagtsomhed i forbindelse CMR-transporter er efterhånden ganske lang, og en yderligere afgørelse kunne føjes til listen, da jeg for ganske nyligt repræsenterede et medlem af Danske Speditører i en sag om netop dette tema ved Sø- og Handelsretten i København.

Sagen var anlagt mod speditøren af tre vareforsikringsselskaber, som havde udbetalt erstatning til speditørens kunde (et større dansk tøjvarefirma), og som derfor var indtrådt i kundens rettigheder overfor speditøren. Speditøren havde adciteret ("medindstævnet") den bulgarske vognmand, som speditøren havde anvendt til udførelsen af den konkrete transport.

Sagen

Sagen drejede sig om tyveri af et parti tøjvarer, mens dette var under transport fra Danmark til Holland. Tyveriet skete ved, at trailerens presenningssider blev skåret op, mens traileren stod parkeret på en mindre motorvejrasteplads nær Grossenkneten i Tyskland, mens chaufføren sov i førerhuset. Rastepladsen, hvorfra tyveriet fandt sted, lå lige op ad motorvejen, men var i øvrigt uoplyst og ubemandet.

Grunden til at opholdet skete netop på denne rasteplads var, at den chauffør, som oprindeligt kørte mod Holland med godset ("chauffør 1"), blev syg undervejs, idet han fik smerter i ryggen og snurren i det ene ben. Vognmanden havde imidlertid en anden bil og chauffør ("chauffør 2"),

som var på vej nordover med et læs byggematerialer, holdende på en rasteplads i Grossenkneten, som ville kunne bytte gods med chauffør 1, og fortsætte transporten af tøjvarerne til Holland uden at der derved mistedes for megen tid. Chauffør 1, som alene taler bulgarsk (og derfor også var tolket under afhøringen i Sø- og Handelsretten), var bekendt med at der nord for rastepladsen, i Hamburg, fandtes en bulgarsktalende læge, som han således ville kunne kommunikere ubesværet med. Efter at de to chauffører havde byttet last, begav chauffør 1 sig derfor tilbage nordpå mod Hamburg. Chauffør 2 måtte imidlertid vente med at køre videre med læsset med tøjvarerne til næste morgen, idet reglerne om køre-/hviletid dikterede, at han skulle afslutte sit påbegyndte hvil. I løbet af natten skete tyveriet, som næste morgen blev anmeldt til det tyske politi.

Aftalen

Mellem speditøren og kunden var aftalen om transport kommet i stand på baggrund af et omfattende tendermateriale fra kunden og tilsvarende efterfølgende tilbud fra speditøren. Af dette materiale fremgik blandt andet, at godset bestod i tøjvarer og tilbehør i forskellige mærker, som kunden ejer og driver virksomhed med at sælge.

Endvidere var det i speditørens tilbud oplyst, at der til udførelsen af transporterne fortrinsvist ville blive anvendt presenningstrailere, og det blev under retssagen forklaret af flere vidner, at langt

hovedparten af de udførte transporter skete med presenningstrailere, hvilket kunden godt vidste, idet denne selv foretog læsning af trailerne forinden afgang. Det blev endvidere oplyst under sagens vidneforklaringer, at det ville have besværliggjort speditørens logistiske tilrettelæggelse betydeligt, hvis der ikke havde måttet anvendes presenningstrailere til transporten af kundens gods, og at dette ville have medført en betydeligt højere pris på fragt.

Herudover blev det oplyst, at kunden ikke havde givet særlige instrukser vedrørende transporterens tilrettelæggelse, eller i øvrigt oplyst, at kundens gods var særligt tyveritækkeligt eller i øvrigt højværdigods – hverken generelt eller for den konkrete transport, under hvilken godset blev stjålet.

Samarbejdet fortsatte – og består i øvrigt fortsat – mellem speditøren og kunden, uanset at sagen fik et retligt efterspil, formentlig fordi kundens tab blev dækket af vareforsikringen. Som led i optimering af det fremtidige samarbejde havde speditøren derfor mulighed for, efter tyveriet, at rette henvendelse til kunden for at få af- eller bekræftet om det gods, der transporteres for kunden er højværdigods eller ej. Kunden svarede pr. e-mail: *"Jeg har [...] kontaktet vores forsikringsselskab og vores gods [er] ikke "Højværdi gods"."* Denne oplysning indgik naturligt efterfølgende i sagen.

De afgørende momenter

Fællesnævneren i relation til vurderingen af grov uagtsomhed i henhold til CMR-loven er, om speditørens og/eller transportørens handlinger eller undladelser kan siges at udgøre forhold, som i ikke uvæsentlig grad har medført en øget risiko for godsets sikre og korrekte transport.

I forbindelse med bortkomst af gods fra parkerede køretøjer, viser retspraksis, at en række typiske momenter indgår i den samlede vurdering af, om bortkomsten kan tilregnes transportøren (speditør og/eller vognmand) som groft uagtsom. Det skal bemærkes, at grov uagtsomhed selvsagt også kan forekomme i andre situationer, fx i

forbindelse med beskadigelse og forsinkelse, men her vil de detaljerede kriterier for vurderingen være anledes end for bortkomsttilfældene.

For bortkomst er de typiske momenter i vurderingen af grov uagtsomhed disse:

For det første er godsets art væsentlig, således at højværdivarer eller i øvrigt særligt tyveritækkelige varer umiddelbart indicerer, at der skal udvises særlig påpasselighed under transportens tilrettelæggelse og gennemførelse. Særligt tyveritækkelige er varer som fx tobak, spiritus, elektronik, mærkevare og lignende, men denne opregning er hverken udtømmende eller statisk.

For det andet er det væsentligt, om speditøren/transportøren var bekendt med godsets beskaffenhed. I en anden nylig sag om grov uagtsomhed, også afsagt af Sø- og Handelsretten, kom det kunden til skade, at denne bevidst forholdt speditøren oplysningerne om godsets art – hvilket i øvrigt skete angiveligt netop af hensyn til at holde oplysningerne om godsets tyveritækkelige egenskaber skjult med henblik på at undgå tyveri. Er speditøren således ikke (gjort) bekendt med godsets art, kan speditøren heller ikke tage forholdsregler til beskyttelse heraf – og uden særlige oplysninger om det modsatte, må speditøren formentlig i udgangspunktet berettiget kunne betragte godset som ganske almindeligt stykgods, til transporten af hvilket der ikke kræves særlige forholdsregler eller tiltag.

For det tredje er det væsentligt, hvorledes transporten tilrettelægges, når de kendte oplysninger om godset tages i betragtning. Speditøren og vognmanden bør tilsikre at tilrettelægge transportafviklingen, således at denne imødegår godsets særlige beskyttelsesbehov, når der er tale om tyveritækkeligt gods. Således bør det fx overvejes, at transporten tilrettelægges således, at chaufførens køre-/hviletid afpasses med ophold på egnede pladser, så det rette antal chauffører anvendes, så godset kan henstilles hensigtsmæssigt, så rette rute vælges, så det rette materiel anvendes og så omladning eller øvrig

håndtering af godset tager højde for godsets art mv. Listen over tiltag i relation hertil er ikke udtømmende, men bør derimod afspejle godsets, og eventuelt kundens, særlige behov.

For det fjerde er det væsentligt, at selve transportens afvikling sker i overensstemmelse med det planlagte, og at problemer, der måtte opstå undervejs, håndteres hensigtsmæssigt.

For det femte er det formentlig afgørende, i hvilket omfang speditøren og kunden nærmere har aftalt, hvorledes netop denne kundes konkrete gods skal behandles. Den teoretiske juridiske diskussion på dette punkt består i, om vurderingen af speditørens eventuelle grove uagtsomhed på den ene side er en "objektiv" uagtsomhedsvurdering, som er særlig for CMR-loven (og i øvrigt ufravigelig ved aftale, som loven er det i øvrigt), og som transportøren skal underkastes uanset parternes aftale – eller, på den anden side, om vurderingen skal tage udgangspunkt i parternes aftale, og altså være en "kontraktuel" uagtsomhedsvurdering baseret på en vurdering af, hvorvidt speditørens handlinger skal vurderes ud fra parternes aftale, blandt andet fordi CMR-loven, jfr. § 1, netop omhandler "...aftaler om international landevejstransport...". Den dom, som nærværende artikel omhandler, må tages til indtægt for, at det er afgørende for den juridiske vurdering af grov uagtsomhed hos speditøren, hvad der er aftalt med kunden – og i øvrigt også, hvorledes dette har afspejlet sig i speditørens prissætning af ydelsen. Mere herom nedenfor.

For det sjette indgår de konkrete forhold, under hvilke godset forsvandt, i vurderingen. Tyveri har været den langt hyppigste årsag for domstole til at statuere grov uagtsomhed i tilfælde af bortkomst under CMR-transporter. I visse tilfælde har tillige røveri medført det samme, men – hvilket kan forekomme paradoksalt – røveri har i en række tilfælde ført til ikke bare frifindelse for grov uagtsomhed, men frifindelse for ansvar i det hele taget, idet røveri under visse forhold er blevet betragtet som forhold eller følger, som transportøren hverken kunne forudsige eller afværge. Den juridiske forskel på tyveri og røveri

er den, at et røveri består i en forbrydelse, hvorunder der begås "tyveri" under samtidig anvendelse af vold eller trusler om vold.

I den nærværende sag skulle retten – i kombination med sagens konkrete omstændigheder og bevisvurdering – forholde sig til disse elementer, på baggrund af hvilke rettens samlede vurdering konkluderedes.

Retten's begrundelse

Sø- og handelsretten begrundede sin afgørelse vedrørende grov uagtsomhed således:

"Med hensyn til spørgsmålet om grov uagtsomhed, jf. CMR-lovens § 37, stk. 1, bemærkes, at [speditøren] ubestridt var fuldt bekendt med [kundens] varer. Det var imidlertid efter det foreliggende et aftalevilkår mellem [kunden] og [speditøren], at [speditørens] transporter fandt sted i presenningstrailere, og det er ubestridt, at transport i bedre sikrede trailere end presenningstrailere ville have gjort transporterne væsentligt dyrere. Der er ikke dokumentation for, at [kunden] har givet særlige instruktioner med hensyn til ophold på rastesteder, hverken generelt eller for den konkrete transport, og der er ikke oplysninger om, at [kunden] over for [speditøren] har tilkendegivet, at deres tøjvarer skulle anses for at være særligt tyveritækkelige. Når disse omstændigheder og endvidere de konkrete oplysninger om transportforløbet tages i betragtning, finder retten ikke, at sagsøgerne, der er indtrådt i [kundens] retsstilling, har godtgjort, at [speditøren] har udvist groft uagtsomt forhold. Grov uagtsomhed findes i konsekvens heraf heller ikke at kunne statures for [vognmandens] vedkommende, hvortil bemærkes, at [vognmanden] efter det foreliggende ikke havde modtaget nærmere information fra [speditøren] om varernes art."

Sø- og Handelsretten fastslog således, at bortkomsten hverken kunne tilskrives speditøren eller vognmanden som groft uagtsomt, hvorfor forsikringsselskabernes påstand om fuld erstatning ikke blev taget til følge. Selvom forholdet ikke var groft uagtsomt, fandt retten dog, at speditøren og vognmanden var ansvarlige i henhold til CMR-loven for bortkomsten svarende til det væsentligt lavere begrænsningsbeløb.

Dette beløb skulle således betales af speditøren til forsikringsselskaberne, men samtidig skulle vognmanden fuldt ud holde speditøren skadesløs herfor ved betaling af et tilsvarende beløb til speditøren.

Fremtidige forholdsregler

Uanset at denne sag fik et for speditøren tilfredsstillende udfald, er der grund til at drage erfaringer heraf.

Selvom dommens præmisser synes at lægge vægt på, at den leverede ydelse afspejlede den (lave) pris, og at dette indgår som et – i denne sag tilsyneladende ganske afgørende – moment i den juridiske vurdering af grov uagtsomhed, eksemplificerer dommen samtidig det anbefalesværdige i, at sørge for en tilstrækkelig forventningsafstemning mellem speditør og

kunde vedrørende den leverede transportydelse. Det er således afgørende for speditørens ansvar, at denne aftaler specifikt med kunden, hvordan og med hvilket udstyr kundens transporter vil blive gennemført.

Endvidere er sagen et godt eksempel på, at den rette vareforsikring af kundens interesse er en god katalysator for et fortsættende samarbejde mellem speditør og kunde, også selvom der måtte opstå skader eller andre uønskede hændelser undervejs.

Den egentlige forretningsmæssige "faldhøjde" mellem speditør og kunde består i ubehagelige juridiske diskussioner i tilfælde af skade eller lignende, hvor kunden lider større tab end denne havde kalkuleret med, og som overstiger speditørens ansvarsbegrænsning. Overstiger kundens potentielle tab speditørens ansvarsbegrænsningsbeløb, er der derfor al mulig grund til at søge differencen forsikringsafdækket, så kunden hurtigt får tabet dækket, og samarbejdet kan fortsætte gnidningsfrit.

For korrekt håndtering af transporters juridiske tilrettelæggelse står SPEDITØRERNES RETSVÆRN naturligvis til medlemmernes rådighed, ligesom vi også bistår med risiko- og forsikringsafdækning, samt håndtering af tenders.

UDLEVERINGSANSVAR

Seneste skud på stammen fra Sø- og Handelsretten

af advokat Patrick Dabrowski

I en nyligt afsagt dom, har Sø- og Handelsretten på ny konkluderet, at fejludlevering anses som groft uagtsomt. Konsekvensen af dommen var, at speditøren ikke var berettiget til forsikringsdækning i henhold til den tegnede Speditøransvarsforsikring.

Sagen kort:

I en periode på syv måneder gennemførte speditøren et stort antal lufttransporter for en dansk modtager. Modtagerens bank var anført på luftfragtbrevene, da forsendelserne skete på remburs. På trods af den tydelige udleverings-

anvisning i luftfragtbrevene udleverede speditøren ved seks lejligheder godset til modtageren uden det nødvendige samtykke fra modtagerens bank. Da modtageren efterfølgende gik konkurs, lagde banken sag an mod speditøren som følge af det indtrådte tab.

Sø- og Handelsretten afsagde i 2008 dom om erstatningsansvaret, hvor retten konkluderede, at speditøren havde handlet ansvarspådragende ved at udlevere godset til modtageren på trods af manglende samtykke fra modtagerens bank. Speditøren blev i den forbindelse dømt til at udrede et tocifret millionbeløb til modtagerens bank.

Speditøren henvendte sig herefter til sit speditøransvarsforsikringsselskab vedrørende dækning af tabet. Forsikringsselskabet nægtede dækning under henvisning til, at fejludleveringen måtte kategoriseres som groft uagtsomt. Nærværende sag omhandlede derfor speditørens krav om dækning for det indtrådte tab som følge af fejludleveringen. Speditøren gjorde gældende, at tabet som følge af fejludleveringen burde være omfattet af den tegnede forsikring, idet udlevering skulle være sket som følge af simpel uagtsomhed. Forsikringsselskabet nægtede dækning under henvisning til forsikringsbetingelserne, som specifikt undtog

”ansvar for skade, tab eller omkostninger, der skyldes grov uagtsomhed, svig eller anden forsætlig retsstridig adfærd...”.

Sø- og Handelsretten konkluderede i denne del af sagen, at det måtte anses som usikkert, om udleveringen af godset uden behørigt samtykke svarede til sædvanlig praksis eller kutyme, og om

banken havde accepteret fremgangsmåden, eller om fejludleveringen kunne henføres til en fejl, begået af speditøren. Men retten vurderede dog, at speditøren burde have udvist en større agtpågivenhed i lyst af, at reburs ofte havde været anvendt på de øvrige forsendelser. Retten nåede derfor frem til, at speditøren havde handlet groft uagtsomt. I henhold til forsikringsbetingelserne var forsikringsselskabet derfor berettiget til at afvise dækning for det indtrådte tab.

Begge sager er angiveligt anket til Højesteret.

Retspraksis og transportjuraen

Indledningsvis vil jeg understrege, at den seneste afgørelse fra Sø- og Handelsretten ikke er enestående i forhold til fejludlevering. Tværtimod. Retspraksis bugner af afgørelser – nye som gamle – og den røde tråd i afgørelserne er, at såfremt transportøren ifalder ansvar for fejludleveringen af godset, så bortfalder transportørens ret til ansvarsbegrænsning ligeledes. Begrundelsen for, at retten til ansvarsbegrænsning bortfalder, er dog lidt mere nuanceret alt efter transportformen.

I henhold til sølovens bestemmelser bortfalder transportørens adgang til ansvarsbegrænsning, hvis godset udleveres, uden at dette sker mod samtidig udlevering af konnossementet. Det bør dog her nævnes, at sølovens regulering af området er særlig som følge af konnossementets negotiabilitet. Netop konnossementets funktion som ihændevedokument spiller en central rolle i forhold til retten til godset. Købere af gods, som overtager gods i søen, skal selvsagt kunne stole på såvel beskrivelsen af godset som den ejendomsret/råderet, der følger af dokumentet.

Det må således forventes, at en fejludlevering indenfor sølovens regime vil blive vurderet strengere end indenfor andre transportformer.

Heroverfor står fejludleveringssituationen i CMR-transporter, hvor trenden umiddelbart går i to retninger. Fejludlevering til en forkert modtager og fejludlevering til den korrekte modtager, men i strid med en udleveringsanvisning. Det første tilfælde falder umiddelbart helt udenfor CMR-lovens område, hvilket betyder, at ansvarsgrundlaget er et ubegrænset ansvar. I det andet tilfælde – som jo unægtelig ligner den ovennævnte afgørelse – ifalder transportøren et ubegrænset ansvar i overensstemmelse med i CMR-lovens § 34 om efterkravsopkrævning. Heri ligger dog en begrænsningsadgang, idet CMR-loven er formuleret som følger:

”... skal fragtføreren erstatte afsenderen hans tab indtil efterkravsbeløbet med forbehold af retten til at afkræve modtageren det betalte beløb.”

Altså må det antages, at eventuelle følgetab eller lignende er afskåret.

I henhold til Luftfartsloven ifalder transportøren ansvar overfor den berettigede modtager af godset, hvis befordreren følger anvisninger fra afsender på et tidspunkt, hvor afsender ikke længere kan råde over godset. Igen ifalder befordreren et erstatningsansvar svarende til den rette modtages tab. Det fremgår dog ikke, om dette tab kan kilobegrænses, hvilket dog ikke formodes, idet § 111, stk. 4 alene fremhæver ansvarsbegrænsning i tilfælde af bortkomst, skade eller forsinkelse. Det må derfor formodes, at ansvarsbegrænsningen svarer til princippet i CMR § 34.

Sidst, men ikke mindst, berører flere afgørelser om fejludlevering ligeledes NSAB. Trenden i disse afgørelser peger også i retning af, at fejludlevering anses som groft uagtsomt. I afgørelser, fra henholdsvis 1934 og 1984 i henhold til NSAB 1919 og 1976, fandt domstolene, at speditørens ret til ansvarsbegrænsning var bortfaldet som følge af de graverende eller alvorlige fejl, der havde ført til fejludleveringerne. Senere retspraksis har dog ikke afskåret speditøren fra ansvarsbegrænsning, hvilket således må tyde på, at domstolene har anset fejludleveringen som værende ”blot” uagtsomt eller groft uagtsomt, og ikke som en forsætlig handling. Retten til at ansvarsbegrænse selv i tilfælde af grov uagtsomhed blev først en del af NSAB i forbindelse med revisionen i 1985.

Sammenfattende må det konkluderes, at såvel Sø-, CMR- og luftfartsloven som NSAB anser fejludlevering som en så alvorlig overtrædelse af transportaftalen, at der som minimum er tale om grov uagtsomhed – hvis forholdet i det hele taget er reguleret af transportretten. Men denne juridiske subsumption svarer dog også meget godt til det sædvanlige dækningsomfang af en speditøransvarsforsikring.

Skal Speditøransvarsforsikringen korrigeres til ligeledes at omfatte grov uagtsomhed, herunder fejludlevering

Det bør ikke komme som en overraskelse, at der er et markant hul i forsikringsdækningen i forhold til ansvarsgrundlaget efter NSAB 2000. På trods af, at speditører/transportører ikke mister adgangen til ansvarsbegrænsning i henhold til NSAB 2000 § 5, medmindre der er tale om bortkomst, skade eller forsinkelse, som er

forvoldt ved en forsætlig handling. Men som refereret ovenfor under sagens resumé, ophører forsikringsdækningen allerede i tilfælde af grov uagtsomhed, på trods af at speditøren fortsat er berettiget til at ansvarsbegrænse i henhold til NSAB.

Enkelte selskaber er efterhånden begyndt at udvide dækningsomfanget til tillige at omfatte grov uagtsomhed, således at hullet i forsikringsdækningen ikke længere er i spil. Men det bør dog fortsat understreges, at en sådan grov uagtsomhedsdækning fortsat ikke er en standarddækning under en Speditøransvarsforsikring. Det er således et forhold, som selvstændigt skal forhandles på plads.

Det siger sig selv, at en dækning for grov uagtsomhed er en fornuftig ekstra dækning, idet speditøren derved sikrer sig mod at falde i et u hensigtsmæssigt hul. Derudover vil den udvidede dækning også være en god beskyttelse af speditøren i en tid, hvor krav og påstande om grov uagtsomhed mere er reglen end undtagelsen. Se blot de øvrige artikler i denne udgave af Speditionsret. Derudover giver den særlige dækning naturligvis også god mening, idet speditøransvarsforsikringen, som udgangspunkt er skåret over NSAB. Man kan næsten tale om, at en grov uagtsomhedsdækning er en mere korrekt dækning på en speditøransvarsforsikring end uden denne dækning.

Den seneste Sø-og Handelsretsafgørelse understreger vigtigheden af agtpågivenhed for speditøren i forbindelse disse udleverings-situationer, hvor købeaftalens parter har

inddraget transportøren eller speditøren med en eventuel udleveringsansvisning. Særligt for de speditører, som ikke har sikret sig en udvidet dækning på speditøransvarsforsikringen, er agtpågivenhed et væsentligt forhold. Hertil skal dog også nævnes en ekstra opfordring til forsigtighed i tilfælde af udleverings-situationer, som er omfattet af sølovens regler, idet dette område som nævnt er så specielt, at fejludlevering alligevel kan blive anset, som værende udenfor forsikringsdækningen på trods af en udvidet dækning for grov uagtsomhed. For de virksomheder, som beskæftiger sig indenfor søtransporter, så bør dette forhold særligt afdækkes i forhold til den eksisterende forsikringsdækning.

Danske Speditører har fulgt denne udvikling på nært hold og har i samarbejde med Tryg Forsikring sørget for at indføre dækning for grov uagtsomhed som en fast bestanddel af speditøransvarsforsikringen tegnet gennem Danske Speditørers forsikringsordning hos Tryg.

Juridisk Afdeling står til rådighed for Danske Speditørers medlemmer, som måtte ønske en gennemgang af den eksisterende forsikringsdækning, samt en vurdering af om virksomhedens risikoprofil kan indrettes mere hensigtsmæssigt i forhold til kommercielle og kontraktuelle risici.

ER SPEDITØREN ANSVARLIG FOR VOGNMANDENS OVERTRÆDELSE AF ADR-REGLERNE?

Ny dom behandler speditørvirksomheds ansvar, når dennes benyttede vognmand ikke overholder gældende regler om landevejstransport af farligt gods

Af advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk

Ved Retten i Helsingør blev for nyligt afsagt dom i en sag, hvorunder anklagemyndigheden med påstand om bødestraf havde anklaget en dansk speditørvirksomhed for overtrædelse af reglerne for landevejstransport af farligt gods.

Anklagen

Anklagemyndighedens påståede bødestraf begrundedes med, at den vognmand som speditøren havde anvendt til udførelsen af den pågældende transport af benzin og etanol, havde overtrådt reglerne ved blandt andet ikke at have orangefarvet skilt bagpå vognen, ikke at have surret godset korrekt, ikke at have medbragt de foreskrevne skriftlige anvisninger i tilfælde af ulykke eller nødsituation, ikke at have advarselsmarkeringer, øjenskyllæske, advarselsvest, belysningsanordninger, beskyttelseshandsker og beskyttelsesbriller, at håndildslukkere ikke var behørigt tilset i henhold til den påsatte etiket, og at føreren ikke havde erhvervet ADR-kursusbevis.

Speditøren nægtede sig skyldig.

Sagens omstændigheder

Transporten blev udført på baggrund af en aftale mellem kunden, som er et stort olieselskab, og speditøren. Til udførelsen af opgaven kontraherede speditøren med en bulgarsk vognmand. I aftalen mellem speditøren og den

bulgarske vognmand havde speditøren oplyst, at der var tale om transport af farligt gods.

Beredskabsstyrelsens vurdering

I sagen indgik en udtalelse fra Beredskabsstyrelsen, hvoraf blandt andet følgende fremgik:

"...Med denne definition opfatter Beredskabsstyrelsen under alle omstændigheder [vognmanden] som værende transportør, da denne vognmand udfører transporten..." og "...Beredskabsstyrelsen finder dog ikke, at speditøren i den konkrete sag umiddelbart kan sidestilles med transportøren, når speditøren ikke udfører selve transporten..."

Speditøren frifundet

Retten lagde følgende til grund for sin vurdering.

"[Retten] finder ikke grundlag for at antage, at der skulle foreligge omgåelse, eller at den foreviste om end temmelig formløse aftale mellem [speditøren] og [vognmanden] ikke skulle være reel. At [speditøren] udlejer sættevogne til de vognmænd, som [speditøren] aftaler transporter med eller – som led i deres marketingpolitik – kræver, at vognmændene kører med [speditørens]

logo på sættevognen, kan ikke føre til et andet resultat. I øvrigt ses der ikke at foreligge nogen speciel risiko for omgåelse af ansvaret efter ADR-konventionen ved at overlade ansvaret som transportør til en udenlandsk transportør, der er svær at identificere, idet politiet har mulighed for at nægte køretøjet ret til at forlade landet, før bøden, som påhviler transportøren, er betalt.

I øvrigt bemærkes, at den forpligtelse, der efter ADR-konventionen påhviler tiltalte i den konkrete situation, er en pligt til at informere om den farlige karakter af det gods, som tiltalte

antager vognmanden til at transportere. Tiltalte må således i den konkrete situation bære ansvaret som "afsender" efter konventionens kap. 1.4.2.1. Dette er ikke omfattet af anklageskriftets formulering, og i øvrigt har tiltalte efter [et vidnes] forklaring informeret vognmanden om, at det var farligt gods.

Tiltalte [...] frifindes derfor."

Sagen sætter fokus på vigtigheden af, at speditører ved aftaleindgåelse med sine underleverandører sørger for at videregive samtlige relevante oplysninger om godset, herunder særligt i relation til godsets eventuelle farlige egenskaber.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO



NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPEDITIONSRET