

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

I denne udgave af SPEDITIONSRET ser advokat Rasmus Køie på problemstillingen vedrørende dokumentationskravene i forbindelse med cabotagekørsel, idet der er kommet en ny afgørelse fra Vestre Landsret.

Herefter ser advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen nærmere på en sag, hvor Sø- og Handelsretten har taget stilling til, hvilke formaliteter, der skal være opfyldt, for at NSAB 2000 kan finde anvendelse.

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

God fornøjelse med Speditionsret.

Martin Aabak

NR. 45
Juli 2015

INDHOLD:

Side 2:

CABOTAGE – KRAVET OM KLAR DOKUMENTATION BEHANDLET I NY LANDSRETSAFGØRELSE

Side 5:

NSAB 2000 – HENVISER DU TIL NSAB 2000 I DINE E-MAILS? NY DOM OM VEDTAGELSEN AF NSAB 2000

SPEDITØRERNES RETSVÆRN

CABOTAGE – KRAVET OM KLAR DOKUMENTATION BEHANDLET I NY LANDSRETS- DOM

En bemærkelsesværdig afgørelse af d. 18. juni 2015 fra Vestre Landsret sætter fokus på, at det er meget vigtigt at have styr på papirerne i forhold til cabotagedokumentation, idet landsretten lagde vægt på fragtbrevene – og dermed, i modsætning til byretten, tilsidesatte modstridende, men samstemmende, vidneforklaringer.

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

Anklagen:

En tysk logistikvirksomhed var tiltalt for overtrædelse af cabotagereglerne ved ikke at have afsluttet den internationale tur fra Tyskland til Danmark, inden de efterfølgende tre danske cabotageturer påbegyndtes.

Sagen:

Den tyske virksomhed havde af en dansk speditiionsvirksomhed fået til opgave at afhente gods hos en række afsendere beliggende i Tyskland og køre dette gods til den danske speditiionsvirksomheds terminal i Padborg. På terminalen blev alt godset losset, men en del af det lossede gods blev atter læsset på den samme bil, som derefter fortsatte transporten til den danske speditiionsvirksomheds kunder, der alle var beliggende i Danmark. Herudover blev der også læsset nyt gods på lastbilen.

Den tyske logistikvirksomhed og den danske speditiionsvirksomhed er søsterselskaber, altså begge ejet af det samme danske moderselskab.

Den tyske logistikvirksomhed havde oprettet CMR-fragtbrev vedrørende transporterne, hvoraf det fremgik, at godset skulle transporteres fra de tyske afsendere til de danske modtagere – således at det *ikke* fremgik af fragtbrevene, at

godset skulle transporteres til den danske speditiionsvirksomhed og derfra videre til slutmodtagerne. Disse fragtbrev indgik som anklagemyndighedens bevismateriale i sagen.

Forklaringer:

Under byretssagen blev der afgivet forklaringer af den tyske logistikvirksomheds ansatte chauffør, som forestod transporten. Endvidere afgav direktøren for logistikvirksomheden forklaring.

For landsretten blev der endvidere afgivet vidneforklaring af den danske speditiionsvirksomheds lagerchef, som konkret forestod såvel losning som læsning af lastbilen på terminalen i Padborg.

Samtlige afgivne forklaringer understøttede det forhold, at alt gods var blevet losset af bilen i Padborg, og at noget af dette ca. en time derefter var blevet læsset på bilen igen sammen med noget yderligere gods, som ikke havde været med bilen fra Tyskland. Chaufføren oplyste, at han på tidspunktet for transporten og frem til terminalen i Padborg ikke var klar over, hvordan han derfra ville blive beordret videre med gods fra den danske speditørs terminal, idet han som vanligt først modtog disse informationer på terminalen i Padborg. Derudover havde han heller ikke kendskab til, hvilket gods og til hvilke modtagere, der kon-

kret skulle udføres cabotageure for den pågældende dag.

Lagerchefen forklarede, at godset var taget af bilen og dernæst læsset igen, fordi dette var placeret forkert ved bilens ankomst i forhold til den rute, der efterfølgende skulle køres i Danmark (godset til den sidste modtager stod således i bagenden af traileren, da denne ankom til terminalen i Padborg, hvorfor dette måtte tages af bilen sammen med det øvrige gods, således at det i stedet kunne placeres forrest i traileren, fordi bilen alene kunne losse fra bagenden på den efterfølgende rute i Danmark).

Reglerne:

Speditøren var tiltalt for overtrædelse af godskørselslovens § 17, stk. 3, jf. Forordning 1072/2009 artikel 8, stk. 2.

Forordning 1072/2009 artikel 8, stk. 1 og 2 har følgende ordlyd:

*"KAPITEL III
CABOTAGEKØRSEL*

*Artikel 8
Generelt princip*

1. Enhver transportvirksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regering, som er indehaver af en fællesskabstilladelse, og hvis fører, såfremt denne er statsborger i et tredjeland, er i besiddelse af en førerattest, har adgang til på de betingelser, der er fastsat i dette kapitel, at udføre cabotagekørsel.

2. Transportvirksomheder, som beskrevet i stk. 1, har adgang til at udføre op til tre cabotagekørsler med samme køretøj eller, hvis der er tale

om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri, i tilslutning til en international transport fra en anden medlemsstat eller fra et tredjeland til værtsmedlemsstaten, efter at de varer, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret. Den sidste aflæsning af en last som led i en cabotagekørsel, før værtsmedlemsstaten forlades, skal finde sted inden for syv dage efter den sidste aflæsning i værtsmedlemsstaten som led i den indgående internationale transport. Inden for det i første afsnit omhandlede tidsrum kan transportvirksomheder udføre nogle eller alle de cabotagekørsler, der er tilladt i henhold til nævnte afsnit, i en hvilken som helst medlemsstat, idet de dog er begrænset til én cabotagekørsel pr. medlemsstat inden for tre dage efter indrejse i den pågældende medlemsstats område uden last." (Min understregning).

Som det ses, anvender bestemmelsen vedrørende den for sagen relevante passage begrebet "...leveret...". Det bemærkes også, at bestemmelsen andetsteds gør brug af begrebet "...aflæsning...".

Uenigheden bestod således i, hvad der nærmere må forstås ved begrebet *leveret* i forordningens forstand.

Byrettens afgørelse:

Byretten frifandt logistikvirksomheden med følgende begrundelse:

"Efter [chaufførens] troværdige forklaring skete der på [terminalen i Padborg] fuldstændig aflæsning, og

SPEDITIONSRET

efter mindst en halv time en helt ny læsning af lastbilen. Dette dokumenteres endvidere af de fremlagte EDB-udskrifter angående på- og aflæsning. Efter rettens vurdering var den internationale transport derved afsluttet inden påbegyndelse af cabotagekørslen”

Anklagemyndigheden anså sagen for principiel og ankede derfor sagen efter forinden at have fået tilladelse til anke af Procesbevillingsnævnet.

Landsrettens afgørelse:

For Vestre Landsret anerkendte statsadvokaten, at det måtte lægges til grund, at godset var blevet aflæsset på terminalen i Padborg, og at lastbilen derved var blevet tømt fuldstændigt for gods.

Vestre Landsrets afgørelse begrundes således:

”Ifølge Europa-parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 artikel 8, stk. 2, har transportvirksomheder adgang til i nærmere angivet omfang at udføre carbotagekørsel efter at de varer, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret.

Ifølge de internationale fragtbreve vedrørende den indgående internationale transport skulle gods fra to virksomheder i Uerdingen i Tyskland leveres til adresser i Låsby og Randers. Transporten skulle i sin helhed udføres af det tiltalte selskab. Det er ubestridt, at dette gods blev aflæsset på terminalen i Padborg, og det fremgår, at aflæsningen skete med henblik på at pakke lastbilen, så godset stod hensigtsmæssigt for de se-

nere aflæsninger i Kolding, Låsby og Randers.

Omlæsningen på terminalen i Padborg kan ikke anses for en levering i forordningens forstand, der først kan anses for sket ved aflæsning hos modtageren af godset ifølge fragtbrevene. Da carbotagekørslen derfor er sket, inden de varer, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret, er tiltalte skyldig i overensstemmelse med tiltalen.

Straffen fastsættes efter godskørselslovens § 17, stk. 1, nr. 3, og stk. 3, jf. Europa-parlamentets og Rådets forordning (EF) 1072/2009 artikel 8, stk. 2, til en bøde på 10.000 kr.” (Sic, min understregning).

Som det ses, lægger landsretten altså vægt på fragtbrevene, der angav, at godset skulle leveres hos de danske slutmodtagere og ikke hos den danske speditørs terminal.

Bemærkninger:

Dommen illustrerer nødvendigheden af, at der udvises stor omhu vedrørende den kontraktuelle og fragtbrevsbaserede beskrivelse af transportforløbet, idet resultatet efter min vurdering utvivlsomt ville have været anderledes, såfremt fragtbrevene havde afspejlet det tiltænkte setup, herunder som dette blev forklaret af vidnerne.

SPEDITØRERNES RETSVÆRN assisterer gerne med den juridiske og kontraktuelle tilrettelæggelse af speditørvirksomheders håndtering af forhold i relation til cabotage.

HENVISER DU TIL NSAB I DINE E-MAILS? NY AFGØRELSE BEHANDLER SPØRGSMÅLET OM DE FORMELLE KRAV TIL VEDTAGELSE AF NSAB 2000.

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

Sø- og Handelsretten har den 26. juni 2015 forholdt sig til betingelserne for vedtagelsen af Nordisk Speditørforbunds Almindelige Betingelser, NSAB 2000. Afgørelsen er en kærkommen påmindelse om betydningen af, at få henvist korrekt til reglerne. I det følgende fokuseres hovedsaglig på spørgsmålet om, hvornår NSAB 2000 kan anses for vedtaget, og dommens øvrige faktum omtales alene for forståelse af sagen.

Sagen:

Sagen angik en skade på en støbemaskine, der under transporten fra Københavns Frihavn til Greve ramte undersiden af en motorvejsbro. Støbemaskinen var købt af en dansk modtager (speditørens Ordregiver) fra dennes koncernselskab (Afsender) i USA. Modtager arrangerede herefter transporten med den kontraherende Speditør, der viderekontraherede udførelsen af opgaven for strækningen fra Københavns Frihavn til Greve til en dansk Vognmand.

Det viste sig efterfølgende, at godset var højere end angivet i oplysningerne til den udførende transportør, der på baggrund af de foreliggende oplysninger valgte at transportere godset via en rute, der bl.a. passerede en lav bro. Omkostningerne for den indtrådte skade på godset – ca. 300.000 kr. – skulle herefter placeres, hvilket medførte, at Ordregiver stævnedes såvel Speditøren som Vognmanden, og at Vognmanden og Speditøren under retssagen – udover at påstå frifindelse overfor Ordregiver – gensidigt påstod hinanden erstatningsansvarlige.

Af dommen fremgår det, at der i aftaleforløbet blev oplyst forskellige mål på godset, og at der havde været en del korrespondance mellem parterne herom. Ikke desto mindre lagde retten, på

baggrund af de sagkyndige dommers erfaring, til grund, at Vognmanden "... burde have kontrolleret transporthøjden ved opmåling, hvilket efter de foreliggende oplysninger ville have været forholdsvist enkelt at foretage, såfremt [Vognmanden] havde været i besiddelse af det rette udstyr". Det havde også betydning, at der var tale om en særtransport, ligesom at frihøjden var mellem 3-10 cm. Retten konkluderede derfor, at en korrekt opmåling udført af Vognmanden havde forhindret skaden på maskinen, og at han derfor havde handlet ansvarspådragende.

Retten skulle i den anledning forholde sig til, om ansvaret skulle bedømmes på baggrund af NSAB 2000 eller på baggrund af dansk rets almindelige regler. Spørgsmålet var væsentligt i relation til anvendelsen af NSAB 2000's objektive ansvarsfrihedsgrunde, jf. NSAB 2000 § 16, og i relation til erstatningsopgørelsen, jf. NSAB 2000 §§ 17 og 18.

Vedtagelsen af NSAB 2000

Under sagen blev det oplyst, at Ordregiver havde modtaget en "arrival notice" fra Speditøren. Næst på dette dokument fremgik en standardtekst med en henvisning til NSAB 2000. En tilsvarende passus fremgik af en faktura udstedt til Afsender. Af vidnerne blev det under sagen for-

klaret, at man ikke eksplicit drøftede eller aftalte, at særlige vilkår skulle gælde for transporten.

Ordregiverens vidne forklarede:

"[Vidnet] aftalte ikke med [Speditøren], at der skulle gælde nogle særlige vilkår for transporten. [Vidnet] kender godt indholdet af NSAB 2000. NSAB 2000 blev ikke nævnt under korrespondancen med [Speditøren]. [Vidnet] var ikke opmærksom på henvisningen til NSAB 2000 nederst i den pågældende arrival notice".

Speditørens vidne forklarede:

"Det med småtryk om NSAB 2000 i deres arrival notice var en standardhenvisning, som [Speditøren] altid brugte. [Vidnet] nævnte ikke selv noget over for [Ordregivers vidne] om, at aftalen var underlagt NSAB 2000. [Ordregivers vidne] kontaktede hende ikke efter modtagelsen af den pågældende arrival notice."

Ordregiveren procederede herefter på, at NSAB 2000 ikke var vedtaget. Til støtte herfor blev det bl.a. gjort gældende, at parterne ikke havde lavet aftaler før, at NSAB 2000 ikke var skriftligt accepteret, og at der ikke var henvist til NSAB 2000 i den korrespondance, der udgjorde aftalen. Ordregiveren mente, at den fremsendte "arrival notice" alene kunne vedrøre søtransporten og ikke den efterfølgende indgåede transportaftale fra Københavns Frihavn til Greve. Her skulle der eksempelvis tages hensyn til, at betingelserne i NSAB 2000 var særligt byrdefulde for ordregiveren og dermed ikke kunne vedtages uden klar accept.

Speditøren anførte på den anden side, at henvisningen til NSAB 2000 i den fremsendte "arrival-

notice" og i den fremsendte faktura var nok til, at NSAB 2000 måtte anses for vedtaget, idet dette var "... sket i den periode, hvor parterne drøftede de nærmere detaljer for transportens udførelse og godsets mål." Speditøren fremhævede samtidig, at henvisningen til vilkårene ikke skete efter aftaleindgåelsen, at Ordregiveren havde haft mulighed for at modsætte sig anvendelsen af vilkårene, ligesom at vilkårene var velkendte for Ordregiveren.

Domstolens bemærkninger til vedtagelsen

Sø- og Handelsretten lagde vægt på Speditørens henvisning til NSAB 2000 i henholdsvis den fremsendte "arrival-notice" og henvisningen i den fremsendte faktura. Retten bemærkede endvidere, at NSAB 2000 måtte betragtes som et "agreed document". På det grundlag konkluderede Sø- og Handelsrettens tre dommere, at aftalen var reguleret af NSAB 2000.

Afsluttende bemærkninger

Det er velkendt lærestof for elever på speditørskolen, at NSAB 2000 skal være vedtaget af parterne for at kunne anses som gyldige. Velkendt er det også, at mange speditører og transportører benytter sig af den af Danske Speditører udarbejdede standardtekst som en del af deres autosignatur i e-mails, brevpapir og fakturaer.

Afgørelsen fra Sø- og Handelsretten skal ses som en påmindelse om, hvor afgørende en henvisning i en e-mail eller faktura kan være. Jeg får ofte stillet spørgsmålet, om det virkelig er nødvendigt at have "alle disse linjer i bunden af en e-mail", eller jeg hører ønsket: "kan du ikke gøre teksten bare lidt kortere, så den passer på et fragtbrev?"

Speditørernes Retsværn anbefaler for god ordens skyld anvendelse af den eksisterende standardhenvi-
sning. Teksten imødekommer og håndterer
flest mulige problemstillinger og har stået sin
prøve i adskillelige retssager.

Jeg vil derfor opfordre enhver, der ønsker at an-
vende NSAB 2000, til at gennemgå fakturaer,
standardbreve, e-mails, elektronisk generede
standardskrivelser mv. og kontrollere henvisnin-
gerne til NSAB 2000.

Ønskes assistance eller blot almen sparring om-
kring kravene til en sikker henvisning, står Spedi-
tørernes Retsværn altid til din disposition.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO

DELACOUR

NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPELITIONSRET