

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

I dette nummer af Speditionsret kan du finde artikler af betydning for din retsstilling som speditør. Vores fokus er på, hvordan virksomheder kan implementere rettidig omhu i organisationen. Til det har vi tre artikler, hvor den første fokuserer på Incoterms.

Incoterms FOB anvendes i dag på mange ganske ukomplerede containertransporter. Det til trods for at ICC i rigtig mange år at advaret direkte i mod det. Advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen giver i denne udgave af SPEDITIONSRET en kort analyse af ICC's anbefaling og sit bud på, hvordan virksomheder bedre navigerer uden om forhindringerne.

Dernæst ser Niels Ringling, specialist i transportforsikringer, nærmere på, om standarddækninger i virksomhedens forsikringer er ven eller fjende. Artiklen ser nærmere på virksomhedens risikostyring og hvordan kendskab til risici kan gavne bundlinjen.

Slutteligt ser advokat Rasmus Køie nærmere på ordregiverens ansvar overfor speditøren. Til illustration tages der udgangspunkt i tyske regler for import af kaffe.

God fornøjelse med Speditionsret nummer 52.

Ved spørgsmål til dette nummer af Speditionsret eller andre juridiske forhold, står vi til rådighed på telefon 70 13 12 14.

God fornøjelse med læsningen!

Martin Aabak

NR. 52
Maj 2017

INDHOLD:

**Side 2: IF IT IS CONTAINER TRAFFIC,
YOU SHOULD NOT USE FOB**

**Side 5: ER STANDARDDÆKNINGERNE
DIN VEN ELLER FJENDE? FORSIK-
RINGSMARKEDET – RISICI, UDFOR-
DRINGER OG MULIGHEDER**

**Side 7: ORDREGIVER FIK KAFFEN GALT
I HALSEN!**

“IF IT IS CONTAINERTRAFFIC, YOU SHOULD NOT USE FOB”¹

ICC advarer mod at benytte Incoterms FOB 2010 til containertransport. Men den advarsel synes adskillige købere og sælgere verden over at ignorere. Læs med i denne artikel og forstå, hvorfor og hvordan man kan værne sin virksomhed mod unødige risici.

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

Incoterms² 2010 er i dag de antageligvis mest kendte og anvendte leveringsbetingelser verden over. Betingelserne anvendes af sælgere og købere på tværs af landegrænser og kontinenter, og deres eksistens genkendes oftest ved blot enkelte korte henvisninger i handelsaftalerne som fx FCA, FOB, DDP. Betingelserne redigeres af den internationale handelsorganisation ICC – The International Chamber of Commerce – der tilbage i 1937 introducerede den første udgave af bestemmelserne. Med tiden er der naturligt og løbende sket ikke uvæsentlige ændringer i logistikkæderne verden over, hvorfor det ad flere omgange har været nødvendigt at justere Incoterms. På den måde har ICC forsøgt tilsikret, at betingelserne til stadighed er praktisk anvendelige og kan smidiggøre international handel til gavn for virksomheder og forbrugere. Siden 1937 er Incoterms blevet revideret syv gange. ICC arbejder kontinuerligt med at forbedre og tilpasse betingelserne, og for tiden er ICC altså nu gået i gang med den næste revidering frem mod 2020.

Baggrund om FOB-klausulen

En af de Incoterms, der ofte er i fokus ved revideringerne er FOB – Free On Board. Bestemmelsen er en af de ældste Incoterms og har sin oprindelse fra den periode, hvor godset blev pakket i sække og kasser og båret ombord.

Bestemmelsen har følgende ordlyd:

”FOB - Frit om bord. Klausulen kan kun anvendes ved søtransport. Levering og risikoovergang sker, når varen er kommet ombord på det af køber anviste skib i den angivne afgangshavn. Omkostninger overgår fra leveringstidspunktet. Sælger forestår nødvendig eksportklarering.”³

I en historisk optik tager bestemmelsen udgangspunkt i et forløb, hvor godset bogstaveligt talt bringes til skibets side af sælger for derefter at blive båret ombord. I den proces kunne havnearbejderen snuble på vej op på dækket, rebet kunne knække under løft eller godset kunne blive påkørt af en forbi kørende lastvogn. Godset var altså udsat for flere risici under selve lastningen på grund af den manuelle håndtering, og det er i den optik, at bestemmelsen skal forstås. Derfor gav det mening, at sælgerens risiko for godsets undergang først skulle overgå til køber, når godset havde passeret skibssiden.

Bestemmelsen er fortsat flittigt brugt på søtransport til trods for, at logistikkæden fra produktion til destination har ændret sig markant. En væsentlig automatisering af godsets håndtering i havnen og opfindelsen af containeren har haft afgørende betydning. I dag sender køberens speditør sædvanligvis rederiets container til sælgerens adresse.

¹ Citat af Professor Jan Ramberg, INCOTERMS 2000, A forum of experts, Jan Ramberg m.fl. ICC, 2000.

² Incoterms[®] er et varemærke og tilhører International Chamber of Commerce (ICC).

³ Incoterms[®] 2010, ICC.

Her pakkes godset af sælgeren, hvorefter containeren med gods køres til havneterminalen. Her kan containeren stå en til flere dage og vente på at blive løftet ombord på containerskibet. Godset kan i løbet af denne periode udsættes for tyveri, brand, vandskade eller lignende risici. Har sælger og køber aftalt FOB betyder det, at sælgers risiko først overgår til køber efter flere forskellige håndteringer af godset i tiden forud for, at godset bringes ombord på skibet. I praksis har det den konsekvens, at sælger bærer risikoen for godset, selvom sælger overdrager godset til køberens transportør.

En anden kendt variation, med FOB som leveringsklausul er, at sælgeren leverer godset til køberens speditør, der efterfølgende konsoliderer godset med andre forsendelser for derefter at fragte containeren til havneterminalen. Bliver godset under konsolideringen pakket forkert eller udsat for en skade, vil sælgeren stadig bære risikoen. Køberen håndterer så at sige godset inden der er sket levering og risikoovergang. Køberetligt kan forløbet potentielt medføre den konsekvens, at køberen kan vælge mellem at fastholde købet og fx kræve omlevering. Køberen kan afhængig af omstændighederne vælge at hæve købsaftalen og kræve erstatning eller eventuelt forholdsmæssigt afslag til følge.

For sælgeren betyder valget af FOB i ovenstående eksempler, at han mister kontrollen over godset uden samtidig at miste risikoen. Sælgeren har heller ikke kontrol over godsets eventuelle oplagingsomkostninger, terminalomkostninger og stevedoreomkostninger, som han efter omstændighederne kan være forpligtet til at bære frem til godsets placering på skibet.

Udviklingen af FOB-klausulen efter 1980

Netop fordi FOB-klausulen ikke fungerer optimalt til containertrafik ses det ofte at køberen og sælgeren "forbryder" sig mod den gyldne hovedregel om, at man ikke bør modificere den valgte Incoterm. For at tilpasse Incoterms til containertrafik stod man i 1980 med valget mellem at tilpasse FOB eller at lave en helt ny Incoterm designet til netop containertrafik. Her valgte ICC det sidste, hvilket er forklaringen på, at vi i dag nu har FCA – Free Carrier.

Om forholdet mellem netop FOB og FCA har den svenske professor i privatret ved Stockholms Universitet, Jan Ramberg, udtalt:

*"FOB is the oldest trade term and truthfully reflected what was actually done in the era of sailing ships. It is still appropriate for the sale of commodities where, in fact, something actually takes place at the ship's side or at the ship's rail...[...]Use your camera and go down to the seaport and see what happens. If you find that nothing happens there of importance for the distribution of risks between sellers and buyers, use FCA, Free Carrier. That bears repeating over and over again."*⁴

Med andre ord mener professoren altså, at medmindre der udføres konkrete opgaver ved siden af skibet med afgørende betydning for risikoen overgang, skal parterne anvende FCA og ikke FOB.

FCA har følgende ordlyd:

"FCA – Frit Fragtfører. Hvis det angivne sted er sælgers forretningssted, sker levering og risikoovergang, når godset er lastet på købers transportørs transportmiddel. Hvis angivet sted ligger uden for sælgers plads, sker levering og risikoovergang, når godset stilles til rådighed for købers transportør

⁴ Professor Jan Ramberg, INCOTERMS 2000, A forum of experts, Jan Ramberg m.fl. ICC, 2000.

fra sælgers transportmiddel. Omkostninger overgår fra leveringstidspunktet. Sælger forestår nødvendig eksportklarering.”⁵

Med ”Frit Fragtfører” menes, at sælgeren leverer godset til køberens transportør, eller en anden af køberens udpeget person, fx speditøren. Sælgeren skal levere godset på et sted som parterne aftaler. Det kan være sælgerens forretningssted, men det kan også aftales at være et andet sted. Fx køberens lager, eller, når godset overdrages til terminalen, i afgangshavnen. Bestemmelsen er afhængig af, at parterne husker at aftale et konkret sted. Det skal altså være en konkret adresse, et terminalnummer eller lignende. Det går fx. ikke at aftale ”Københavns Lufthavn”, ”København” eller ”Frankfurt Lufthavn” fordi stedsangivelserne er for uspecifikke.

FCA har den fordel, at den kan anvendes uanset valget af transportmiddel. Det giver fleksibilitet for parterne til at benytte den transportform, der i det konkrete tilfælde egner sig bedst. FCA sikrer, at risikoovergang og varens fysiske overdragelse i praksis mellem parterne følges ad, modsat FOB og eksemplerne ovenfor. Samtidig regulerer FCA spørgsmålet om omkostninger og eksport-/importklarering på samme måde som FOB-klausulen.

FCA-klausulen løser altså mange af de udfordringer som sælger og køber må håndtere, hvis de benytter FOB-klausulen på containertransport i strid med bestemmelsens hensigt. Alligevel kan det i dag konstateres, at det har været svært at ændre

aktørernes handlemønster. FOB er fortsat en hyppigt anvendt klausul inden for containertransport, uagtet at ICC direkte advarer parterne mod at bruge FOB på containertransport. Således skriver ICC i den danske kommentar til Incoterms:

*”FOB er ikke den rette regel at anvende, når varen overgives til fragtføreren, før den er kommet om bord på skibet, f.eks. varer i containere, der typisk leveres i en terminal. I sådanne tilfælde bør man i stedet benytte FCA”.*⁶

Forklaringerne herpå er ikke entydige, men handelssædvaner og manglende omtanke blandt parterne kan være årsagen. Anvendelsen af remburs kan også være en del af forklaringen idet kreditinstitutterne sædvanligvis kræver et ombordkonossement for at kunne gennemføre transaktionerne.

Afsluttende bemærkninger:

Incoterms 2010 forventes revideret frem mod år 2020 og det bliver derfor interessant at se, om ICC vil foretage drastiske ændringer i henholdsvis FOB-klausulen og FCA-klausulen. Pt. arbejder ICC i flere lande verden over med at indsamle erfaringer fra industrien således at Incoterms til stadighed kan supportere købere og sælgere verden over. Et arbejde, som Danske Speditører deltager i.

Vores juridiske afdeling bistår derfor gerne med sparring omkring Incoterms og transportjura generelt.

⁵ Incoterms® 2010, ICC.

⁶ Incoterms® 2010, Dansk kommentar, af Søren Theilgaard.

ER STANDARDDÆKNINGERNE DIN VEN ELLER FJENDE? FORSIKRINGSMARKEDET – RISICI, UDFORDRINGER OG MULIGHEDER

Er en forsikring blot en standarddækning? Dækker f.eks. alle speditøransvarsforsikringer de samme risici eller er der forskellige løsningsmuligheder? Spørgsmålene og potentielle faldgrupper er mange, og der findes desværre ikke en facitliste. I det efterfølgende vil nogle af de væsentlige områder blive belyst, ligesom der vil blive givet nogle bud på hjælp til håndtering af virksomhedens risici og forsikringer.

Af Niels Ringling, specialist i transportforsikringer, Speditørernes Retsværn

Risiciene kan være mange og retter sig både mod medarbejdere, materielle og immaterielle områder. Nogle er mere åbenlyse end andre, og nogle bliver mere omtalt fx. igennem medierne typisk på grund af deres omfang og/eller konsekvens. Et godt eksempel på dette er cyber risici, som har fået stigende fokus i medierne de senere år, herunder de seneste uger med de globale angreb på privatpersoner, virksomheder og offentlige instanser. Har din virksomhed fuldt indblik i f.eks. disse cyber risici, og hvordan de kan ramme virksomheden?

Hvis man som virksomhed begyndte med at liste samtlige risici op som man er eksponeret for, og efterfølgende markerer de risici, som er forsikringsdækket, så vil der givet tegne sig et billede med en mængde risici og en mindre mængde, som er forsikringsdækket. Det vil give et indledende billede af virksomhedens forsikringsdækninger og uforsikrede risici som eksponerer bundlinjen.

En struktureret tilgang til risikostyring

Med denne identifikation af virksomhedens risici er man allerede godt i gang med det som kan blive en værdifuld løbende risikostyringsproces samt et godt beslutningsredskab i virksomheden. Også overfor forsikringsmarkedet i forhold til hvad som kan forsikres, hvad ønsker virksomheden at forsikre eller ikke, og hvad kan eventuelt minimeres eller helt elimineres på anden vis, for eksempel via kontrakter. Skal indsatsen for alvor have succes

kræver det accept og prioritering fra den øverste ledelse i virksomheden. Når det er på plads har man som nævnt et rigtig værdifuldt udgangspunkt og muligt værktøj med fokus på:

- 1) Identifikation af risici,
- 2) Analyse af risiciene – Hvor ofte rammer de og hvad er den økonomiske konsekvens,
- 3) Handlungsplan for at minimere eller eliminere risiciene,
- 4) Implementer handlingsplan og endelig
- 5) mål på indsatsområderne og opfølgning.

For at få optimalt udbytte af indsatsen bør risikostyringsprocessen være en løbende aktivitet.

Som eksempler på risici under punkt 1 som kan have store økonomisk konsekvenser kan nævnes virksomhedens individuelle kontrakter som eksponerer virksomheden udover NSAB 2015. Det kunne også være en underleverandør – f.eks. en vognmænd – der ikke er tilstrækkeligt forsikret, virksomhedens eksponering i forbindelse med toldopgaver, krav fra offentlig myndigheder eller andre end ordregiver, nye aktiviteter etc.

Herefter er opgaven at få ”arbejdet” med risiciene. Få estimeret hyppighed og økonomisk konsekvens, hvad kan der gøres for at minimere eller eliminere risiciene, hvem er ansvarlig for aktivite-

terne, hvorledes skal de enkelte aktiviteter implementeres i virksomheden, og endelig: hvordan måles der på effekten og etableres en løbende opfølgning og optimering.

For at opnå optimal effekt af arbejdet med risikostyring og forsikring er det vigtigt at det ikke bare blev et enkeltstående projekt, men et løbende arbejde i virksomheden hvor organisationen hele tiden lærer af processen og dermed skaber større forståelse og viden internt.

Tilbage til eksemplet med kontrakter som ekspanderer virksomheden udover bestemmelserne i NSAB 2015, det kunne f.eks. være ansvar/"konsekvensstab" ved for sen levering, hvor nogle af de ekstreme eksempler er at speditøren ifalder fuldt ansvar. Dette er som udgangspunkt ikke dækket af en standard Speditøransvarsforsikring. Her gælder det om at få indsamlet information om samtlige "specielle kontrakter" i virksomheden, dernæst estimere hvor ofte et potentielt krav vil ramme virksomheden, og hvor store kravene kan være. Dernæst gælder det om at tage stilling til om kontrakterne ønskes forsøgt ændret. Lader det sig ikke gøre kan alternativet være at søge forsikringsdækning, hvis virksomheden ikke selv ønsker at bære den økonomiske risiko. Når overblikket er skabt, og der er taget stilling til disse risici, er det vigtigt, at udarbejde en intern "forretningsgang" som fastslår hvem som er bemyndiget til at indgå/godkende sådanne kontrakter, ligesom kontrakterne altid bør gennemgås af in- eller eksterne advokater.

Som et par ikke uvæsentlige sidegevinster vil arbejdsprocesserne, som beskrevet ovenfor, kunne minimere tidsspild (omkostninger) hos medarbejderne, der med en beskrivelse af processer og

handleplaner ikke vil gå i panik, hvis en uforudset hændelse skulle ramme virksomheden. Medarbejderen ved nu hvem som skal gøre hvad og hvornår, f.eks. kontakte en konkret medarbejder i forsikringselskabet eller anden intern eller ekstern specialist. Bedre kvalitet i kundeleverancerne vil ligeledes være en sidegevinst, der vil opleve sin leverandør som en professionel aktør, selv i pressede og uforudsete situationer.

Og hvad så med forsikringsdækningen

Tilbage til det indledende spørgsmål: *Er standard forsikringsdækninger din ven eller fjende*? Her er svaret, at en kombination af standardiserede forsikringsdækninger og manglende risikostyring i virksomheden klart er en dårlig og potentielt dyr cocktail.

Men hvis virksomheden derimod har et stærkt fokus på risikostyring, vil det føre til et godt risikooverblik. Risikostyring vil give virksomheden et bedre beslutningsgrundlag, når det skal afgøres, hvad virksomheden ønsker forsikringsdækket. Her vil det ofte udmønte sig i en forsikringspakke, som er skræddersyet til virksomheden. Og mulighederne for skræddersyede forsikringer er mange både på det lokale, men også på det internationale forsikringsmarked.

Konklusionen er at god risikostyring – inkl. beredskabsplan som beskriver hvem som gør hvad ved de forskellige risici episoder - og en velvalgt forsikringsløsning giver virksomheden og ejerne stabilitet.

ORDREGIVER FIK KAFFEN GALT I HALSEN!

Sø- og Handelsretten har i en nylig dom⁷ pålagt ordregiveren ansvaret for manglende anmeldelse af en transport af kaffe gennem Tyskland. Speditøren blev derfor frifundet for ordregivers krav om betaling af afgiften.

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

Transporten

Sagen angik en landevejstransport fra Jyderup på Sjælland til Szczecin, Polen, af 18.163 kg kaffe. Ordregiver, en polsk virksomhed, indgik transportaftale med den danske speditør, som viderekontraherede opgaven til en polsk vognmand 1, som så igen viderekontraherede til en polsk udførende vognmandsvirksomhed 2. Vognmand 1 udstedte CMR-fragtbrev for transporten hvoraf fremgik, at ordregiver også var modtager, at godset havde en bruttovægt på 18.163 kg. samt at godset skulle afhentes ved en dansk logistikvirksomhed i Jyderup den 9. marts 2011. Endelig fremgik det under retssagen af CMR-fragtbrevet, at ordregiver havde kvitteret for modtagelsen af godset i Szczecin den 10. marts 2011.

Transporten blev gennemført ved transit gennem Tyskland. På den tysk/polske grænse blev vognmand 2 stoppet, og det konstateredes, at det ikke forud for transporten var blevet anmeldt til de tyske myndigheder, at godset alene skulle transporteres gennem Tyskland og var bestemt for Polen. Som følge heraf lagde de tyske toldmyndigheder til grund, at kaffen var beregnet til omsætning i Tyskland, hvorved der opstod en toldafgift.

Ordregiveren betalte efterfølgende kravet på EUR 37.002,24 fra de tyske myndigheder. Efterfølgende rettede ordregiver krav mod speditøren om

betaling, idet ordregiveren mente, at det var speditørens ansvar at sørge for de rette tilladelser.

Flere sager

Speditøren og dennes ansvarsforsikringselskab anlagde i 2012 retssag⁸ mod ordregiveren – et såkaldt negativt anerkendelsessøgsmål – med påstand om, at ordregivers eventuelle krav var forældet. Heri fik speditøren ikke ret, og det blev også fastslået blandt andet, at speditøren ikke havde handlet groft uagtsomt.

Straks efter, at dommen blev afsagt i den første sag, anlagde speditøren og ansvarsforsikringselskabet endnu en sag ved Sø- og Handelsretten mod ordregiveren, hvorunder der blev nedlagt påstand om dels, at ordregiver (atter) skulle anerkende, at kravet var forældet, og subsidiært, at speditøren (hvis forholdet ikke fandtes forældet) ikke var ansvarlig overfor ordregiver for den tyske afgift. Ordregiver påstod heroverfor frifindelse, og nedlagde endvidere en selvstændig påstand om, at speditøren skulle betale afgiftsbeløbet til ordregiveren.

CMR-lovens regler om oplysninger

Når bortses fra anbringendet om forældelse baserede speditøren primært sin påstand om ikke at være ansvarlig for indhentelsen af den nødvendige tyske tilladelse til kaffetransporten på CMR-lovens § 14, som har følgende ordlyd:

”Med henblik på toldbehandling og andre formaliteter, som skal iagttages inden godsets aflevering

⁷ Sø- og Handelsrettens sag nr. H-25-16, afsagt den 30. marts 2017.

⁸ Sø- og Handelsretten s sag nr. H-79-12, dom afsagt den 11. marts 2016.

til modtageren, skal afsenderen stille de nødvendige dokumenter til fragtførerens rådighed og meddele ham de oplysninger, som fordres dertil.

Stk. 2. Afsenderen er ansvarlig over for fragtføreren for skade, som måtte følge af, at sådanne dokumenter eller oplysninger mangler eller er ufuldstændige eller urigtige, medmindre skaden skyldes fragtførerens fejl eller forsømmelse. Fragtføreren har ikke pligt til at undersøge, om dokumenterne og oplysningerne er rigtige og fuldstændige. [...]”.

Speditørens synspunkter

Speditøren gjorde gældende herom, at ordregiverens ikke havde opfyldt sine forpligtelser efter CMR-lovens § 14 ved ikke at have givet de fornødne oplysninger til brug for toldbehandling.

Ordregivers synspunkter

Ordregiver gjorde gældende, at de ikke beskæftigede sig med transport og ikke havde viden om de enkelte landes toldregler, og at de netop anvendte kompetente transportvirksomheder til blandt andet at sørge for at formalia var i orden. Endvidere gjorde ordregiver gældende, at de ikke havde bestemt ruten, men at denne netop havde været tillægt af speditøren selvstændigt, og at der fandtes færgeruter fra Danmark direkte til Polen og dermed uden om Tyskland. Hertil blev endvidere anført, at speditøren ikke havde oplyst ordregiver om den konkrete anvendte transportrute, hvorfor ordregiver gjorde gældende, at han var afskåret fra i givet fald selv at have kunnet sørge for tilladelsen.

Sø- og Handelsrettens begrundelse og resultat

Indledningsvis fandt retten, at ordregivers krav ikke var fortabt ved forældelse. Under den først anlagte sag, fandtes forholdet ikke forældet efter CMR-loven, og i den efterfølgende sag fandtes der heller ikke indtrådt forældelse efter forældelsesloven.

Vedrørende ansvaret for tilladelsen begrundede Sø- og Handelsretten sin frifindelse af speditøren således:

”Det er ubestridt, at [ordregiver] er afsender af det omhandlede parti kaffe. Som afsender påhviler det i henhold til CMR-lovens § 14 [ordregiver] at stille de nødvendige dokumenter til fragtførerens rådighed med henblik på toldbehandling og andre formaliteter.

Det må efter [ordregivers direktørs] forklaring lægges til grund, at [ordregiver] ikke var bekendt med toldreglerne i Tyskland og derfor ikke havde anmeldt kaffetransporten til de tyske toldmyndigheder eller instrueret [speditøren] om, at dette skulle ske, ligesom man ikke havde givet [speditøren] instruktion om ikke at foretage transporten igennem Tyskland, således at toldbehandlingen kunne være undgået. Det lægges endvidere efter det af [speditørens direktør] forklarede til grund, at [speditøren] ikke var bekendt med toldafgiften i Tyskland i forbindelse med transport af kaffe.

Under de anførte omstændigheder kan [speditøren] ikke anses for at have handlet ansvarspådragende, og [speditøren] gives derfor medhold i sin subsidære påstand og frifindes for den af [ordregiver] nedlagte betalingspåstand.”

Nogle bemærkninger:

Sø- og Handelsretten ses i afgørelsen vedrørende ansvaret for tilladelsen, at kombinere ordregivers (afsenders) pligt til at stille nødvendige dokumenter til rådighed og give relevante oplysninger, som findes i CMR-lovens § 14, med en pligt til aktivt at beordre særlige ønsker, fx til transportens gennemførelse.

Særligt ordene ”...ligesom man ikke havde givet [speditøren] instruktion om ikke at foretage transporten igennem Tyskland, således at toldbehandlingen kunne være undgået...” indikerer, at risi-

koen for, at transporten blev gennemført ved transit gennem Tyskland, påhviler ordregiver, også selvom speditøren selvstændigt besluttede dette, allerede fordi ordregiver ikke havde beordret det modsatte.

Konklusionen drages i øvrigt i sammenhæng med en præmis om, at hverken speditøren eller ordregiver var vidende om, at der fandtes tyske regler om den konkrete afgift.

I denne relation ses Sø- og Handelsrettens afgørelse at være i tråd med lignende tendenser fra retspraksis på andre områder af CMR-loven, herunder bl.a. vedrørende sager om påstået grov uagtsomhed ved tyveritilfælde, hvor der over det seneste årtis danske retspraksis har tegnet sig et billede af ganske vidde tilladelige rammer for speditørens råderum, så længe dette ikke skete i strid med ordre om andet.

Med andre ord: Så længe ordregivers interesser i øvrigt varetages med tilbørlig omhu, har speditøren stor grad af frihed til tilrettelæggelse af transporter.

Som ordregiver bør man derfor eksplicit give meddelelse til speditøren, såfremt man måtte have særlige krav til gennemførelse af transporten.

Den omtalte sag har en alder, som i sig selv antageligvis umuliggør anvendelsen af NSAB 2015, men det er værd her at bemærke, at netop forhold som de nævnte er omfattet af bestemmelsen om ordregivers ansvar i NSAB 2015 § 26 – og at netop dette område er en ny tilføjelse i NSAB 2015 i forhold til den tidligere NSAB 2000.

I NSAB 2015 § 26 findes en bestemmelse, hvorefter ordregiver ikke blot er ansvarlig, men faktisk skal holde speditøren skadesløs, bl.a. som følge af at "*... de nødvendige officielle tilladelser vedrørende godsets import, eksport, håndtering eller transport ikke er til stede...*".

Med denne præcisering ses Sø- og Handelsrettsdommen også på linje med NSAB 2015-forhandlingsparternes afvejning, hvorefter risikoen påhviler ordregiver.

Hvornår fik du sidst et godt råd?

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14



&

IUNO

NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS