

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET!

I dette nummer af Speditionsret kan du få indblik i en sag afgjort ved Retten i Glostrup i starten af maj 2019, hvor en speditør blev dømt for medvirken til overtrædelse af Godskørselsloven.

Du kan også læse en artikel om interkontinental jernbanetransport, der fortsat er i vækst med væsentligt forbedrede transittider mellem fx Kinesiske og Europæiske storbyer. Artiklen fokuserer på transportørens ansvar, ansvarsfrihedsgrunde og bevisbyrder i henhold til SMGS-reglerne og CIM-reglerne.

Ved spørgsmål til dette nummer af Speditionsret eller andre juridiske forhold, står vi som altid til rådighed på telefon:

70 13 12 14

God fornøjelse med læsningen!

Martin Aabak

NR. 58
Maj 2019

INDHOLD:

Side 2:

Speditør dømt for medvirken i henhold til Godskørselsloven

Side 7:

***Interkontinental jernbanetransport
Kort om ansvar og ansvarsfrihedsgrunde***

DANSK SPEDITØRVIRKSOMHED DØMT FOR MEDVIRKEN TIL VOGNMANDSVIRKSOMHEDS OVERTRÆDELSE AF GODSKØRSELSLOVEN

I en nylig dom¹ afsagt af Retten Glostrup er en dansk speditørvirksomhed – antageligvis for første gang i dansk retshistorie – blevet dømt for medvirken til overtrædelse af Godskørselsloven². Speditørernes Retsværn har gennemgået dommen.

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

For nylig kunne man i diverse medier læse, at en dansk speditørvirksomhed var blevet dømt for medvirken til en vognmands overtrædelse af Godskørselsloven. Nyheden kom via en pressemeddelelse fra Midt- og Vestsjællands Politi. Speditørernes Retsværn kan her komme nærmere på de konkrete detaljer i sagen, efter at have gennemgået dommen.

Anklagen:

Af anklageskriftet fremgik, at Speditøren var tiltalt for overtrædelse af:

”1. [godskørselslovens] § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. 1, stk. 1, jf. straffelovens 23, stk. 1, ved den 17. januar 2017 kl. 11.00 at have medvirket til at [Vognmanden] udførte godskørsel for fremmed regning med lastbil [”reg. nr. XX”] uden at der var meddelt tilladelse hertil, idet [Speditøren] for ud for havde indgået samarbejdsaftale med [Vognmanden] om udførsel af transport og kørsel for [Speditørens] kunder.

2. [godskørselslovens] § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. 1, stk. 1, jf. straffelovens 23, stk. 1, ved den 11. august 2017 kl. 10.45 at have

medvirket til at [Vognmanden] udførte godskørsel for fremmed regning med lastbil [”reg. nr. YY”], uden at der var meddelt tilladelse hertil, idet [Speditøren] for ud for havde indgået samarbejdsaftale med [Vognmanden] om udførsel af transport og kørsel for [Speditørens] kunder.”

Anklagemyndigheden havde nedlagt påstand om bødestraf. Speditøren nægtede sig skyldig.

Det var ikke bestridt af Speditøren, at Vognmanden havde foretaget godskørsel for fremmed regning uden tilladelse.

Efter det oplyste gik Vognmandsvirksomheden konkurs inden der blev afsagt dom i sagen, hvorfor Vognmandsvirksomheden ikke er blevet straffet³.

Sagens omstændigheder:

Sagen startede angiveligt i 2017, hvor Vognmandsvirksomheden flere gange blev standset af politiet, og hvor det ved kontrol blev konstateret, at der udførtes kørsel uden tilladelse, og hvor godset

¹ Retten i Glostrups dom af 1. maj 2019 i Rettens sagsnr.: 15-876/2019. Det er pt. uvist, hvorvidt dommen er endelig eller om denne er anket af speditørvirksomheden.

² Lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012.

³ Jfr. Midt- og Vestsjællands Politis pressemeddelelse af 8. maj 2019.

blev transporteret på baggrund af en aftale med Speditionsvirksomheden⁴.

Forklaringer:

For Speditionsvirksomheden forklarede blandt andet at:

”[Det] er en stor fragtvirksomhed, der selv kører godskørsel, men i vidt omfang også hører fremmede vognmænd til at udføre opgaverne. Der var en aftale om, at [Vognmandsvirksomheden] skulle udføre kørsel for [Speditionsvirksomheden]. [Vidnet] mente, at den var mundtlig, men forevist samarbejdsaftale [...], bekræftede han, at det måtte være den indgåede aftale. Aftalen var, at [Vognmandsvirksomheden] alene skulle foretage fragt med små køretøjer under 3.500 kg. En gang i mellem skulle der transporteres så meget gods, at der kunne køre med store lastvogne, men så videreformidle [Vognmandsvirksomheden] opgaverne til andre vognmænd med tilladelse. [Vidnet] er ikke bekendt med baggrunden for, at der var indgået aftale om kørsel med små køretøjer. Han ved ikke, hvordan det rent praktisk foregik, når kørslerne blev aftalt.”

For Vognmandsvirksomheden forklarede den daværende direktør blandt andet at:

”Han havde kontakten til [Speditionsvirksomheden]. Virksomheden gav dem opgaver, som de udførte. [Vognmandsvirksomheden] fik ansvaret for godsdistribution for nogle postnumre. Forevist samarbejdsaftale af 5. januar 2016, bilag 14, bekræftede vidnet, at det var hans underskrift på aftalen. Det var blandet gods, som [Vognmandsvirksomheden] leverede. Han havde varebiler, og han havde også leaset 3 tunge køretøjer, som han fik andre vognmænd med tilladelse til at køre. Han havde talt med [Speditionsvirksomheden] om, at det var, at sådan det

skulle foregå. Han har haft et møde med [Speditionsvirksomhedens direktør] og en af disse vognmænd. Til mødet blev [Speditionsvirksomhedens direktør] forevist den pågældendes vognmandsbevis. Det kan godt passe, at han den 17. januar 2017 blev stoppet i en tidligere [”anden virksomheds”] lastvogn. Forevist forhold 1, bilag 2, foto 3, bekræftede han, at det var den lastbil, som han blev stoppet i. Chaufføren, som skulle have kørt lastbilen, måtte hurtigt tage sig af et privat ærinde, og han hoppede ind og tog turen. Han ved ikke, om der var en vognmandstilladelse til stede i lastvognen. [Speditionsvirksomhedens direktør] vidste godt, at [Vognmandsvirksomheden] ikke havde vognmandstilladelse. En betjent har ringet og talt med en af hans ansatte om, hvem der har kørt og om vognmandstilladelse mv.”

Politiasistent ”A” forklarede blandt andet at:

”[Han] var på tungvogns kontrol den 17. januar 2017, hvor lastbilen med [Vognmandsvirksomhedens daværende direktør] blev stoppet. De konstaterede, at der ikke var en vognmandstilladelse, og at [Vognmandsvirksomhedens daværende direktør] ikke havde chaufførbevis. [Vognmandsvirksomhedens daværende direktør] kunne ikke fremvise fragtbreve, og vidnet bad derfor om at se fragten. Han havde tomme palletanke, tomme paller og en palleløfter. Der var adressemærkater på palletankene. Det var et [Virksomhed X] adressemærke. Der var også en pakke ved passagersædet. Foreholdt forhold 1, bilag 3, forklarede han, at han kontaktede [Virksomhed X], hvor en disponent oplyste, at adresselabelen, der var adresseret til [Y], var fra 2015. Der havde imidlertid samme dag, den 17. januar 2017, været en forsendelse, der var leveret til [Y]. Foreholdt fragsedlen af 16. januar 2017, forhold 1, bilag 3, og angivelsen af ”28”, oplyste vidnet, at han var oplyst, at dette indebar, at det var

⁴ Jfr. Midt- og Vestsjællands Politis pressemeddelelse af 8. maj 2019.

[Speditionsvirksomheden], der havde stået for leverancen. Han antog, at det var retur-tanke fra leveringen samme dag, som [Vognmandsvirksomhedens daværende direktør] blev stoppet med. Han havde kontakt til [Vognmandsvirksomhedens daværende direktør] i forbindelse med standsningen, men han ønskede ikke at forklare sig. Efterfølgende kontaktede han [Y], der oplyste, at de havde modtaget 4 palletanke den 17. januar 2017. Han kontaktede [Speditionsvirksomheden] for at gøre [...] opmærksom på sigtelsen. Han modtog herefter samarbejdsaftalen [...] fra [Speditionsvirksomhedens direktør] den 24. januar 2017.”

Politiassistent ”B” forklarede blandt andet at:

”[Han] var på en anden opgave, da han blev opmærksom på en lastbil fra [Vognmandsvirksomheden] den 11. august 2017. Han rettede henvendelse til chaufføren, der var ikklædt tøj fra [Speditionsvirksomheden]. [...] Der kunne ikke forevises vognmandstilladelse til [Vognmandsvirksomheden], og der var ikke udstedt en sådan. Chaufføren bekræftede, at han kørte almindelig godstransport. Vidnet kontaktede først [Vognmandsvirksomheden] og efterfølgende kontaktede han [Speditionsvirksomheden] og gjorde dem bekendt med forholdet. Han har i 2016 haft kontakt til [Speditionsvirksomheden] med hensyn til [Vognmandsvirksomhedens] manglende tilladelse og et tilsvarende tilfælde.

Endvidere havde der under sagen været fremlagt og dokumenteret en samarbejdsaftale mellem Speditionsvirksomheden og Vognmandsvirksomheden, ligesom det af udskrifter fra motorregisteret fremgik, at de to lastbiler, der var omfattet af tiltalen, var registreret til Vognmandsvirksomheden. Herudover havde også en tredje lastbil været registreret til Vognmandsvirksomheden.

Rettenns afgørelse:

Retten i Glostrup dømte Speditionsvirksomheden til at betale en bøde på DKK 50.000,00 og begrundede sin afgørelse som følger:

Det kan efter forklaringerne fra politiassistent [A] og politiassistent [B] samt det dokumenterede under sagen lægges til grund, at [Vognmandsvirksomheden] ved de to kørsler, der er omfattet af tiltalen, udførte godskørsel for fremmed regning, uden at der var meddelt tilladelse hertil. Det er endvidere godtgjort, at kørslerne var formidlet til [Vognmandsvirksomheden] af [Speditionsvirksomheden]. Pligten til overholdelse af lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 § 1, stk. 1, påhviler umiddelbart [Vognmandsvirksomheden]. Anklagemyndigheden skal derfor godtgøre, at der foreligger et grundlag for at pålægge [Speditionsvirksomheden] ansvar for medvirken til [Vognmandsvirksomhedens] overtrædelser. Efter navnlig [Vognmandsvirksomhedens daværende direktørs] og politiassistent [B's] forklaringer lægges det til grund, at [Speditionsvirksomheden] var bekendt med, at [Vognmandsvirksomheden] ikke havde tilladelse til at udførte godskørsel for fremmed regning, at [Vognmandsvirksomheden] disponerede over tunge køretøjer, og at [Speditionsvirksomheden] forud for den 17. januar 2017 var gjort bekendt med, at [Vognmandsvirksomheden] havde udført godskørsel med lastbiler for [Speditionsvirksomheden] uden at have den nødvendige tilladelse hertil. Det er forklaret om kørsel med tunge køretøjer, at aftalen var, at [Vognmandsvirksomheden] skulle forestå, at opgaverne blev udført af en vognmand med tilladelse. Efter bestemmelsen i lov om godskørsel § 6 a, stk. 1, må godskørsel for fremmed regning, der udføres med en tilladelse udstedt i medfør af lovens § 1, stk. 1, kun udføres af 1) indehaveren af eller en chauffør ansat i den virksomhed, som tilladelsen er udstedt til, eller 2) en chauffør ansat hos en tilladelsesindehaver, der efter stk. 2 er godkendt til erhvervsmæssigt at udleje

chauffører. Der foreligger endvidere ikke oplysninger om, at [Speditionsvirksomheden] på anden vis har forsøgt at sikre sig, at godskørslerne med tunge køretøjer blev gennemført i overensstemmelse med reglerne. Herefter finder retten, at det er godtgjort, at [Speditionsvirksomheden], der som stor operatør på området er bekendt med reglerne for godstransport for fremmed regning, på tidspunktet for de kørsler, der er omfattet af tiltalen var bekendt eller burde være bekendt med, at de kørsler som indebar anvendelse af køretøjer over 3.500 kg, og som [Speditionsvirksomheden] i henhold til samarbejdsaftalen lod [Vognmands-virksomheden] udføre, med stor sandsynlighed ikke ville blive udført i overensstemmelse med reglerne i godskørselsloven. [Speditionsvirksomheden] findes herefter at have gjort sig skyldig i medvirken til [Vognmands-virksomhedens] overtrædelser af godskørselslovens § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. § 1, stk. 1, ved under de nævnte omstændigheder at formidle de kørsler til [Vognmandsvirksomheden], som fremgår af tiltalen.

Straffen fastsættes til en bøde på 50.000 kr., jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. 1, stk. 1, jf. straffelovens 23, stk. 1. Ved fastsættelsen af bøden er lagt vægt på, at der i forarbejderne til lov nr. 1639 af 26. december 2013 om ændring af blandt andet lov om godskørsel anbefales et bødeniveau på 35.000 kr. for overtrædelse af godskørselslovens § 1, stk. 1. Efter forarbejderne er bøden udtryk for overtrædelsens meget alvorlige karakter samt den økonomiske gevinst, som overtræderen tilegner sig over længere tids ulovlig godskørsel for fremmed regning, og de økonomiske byrder, der er forbundet med at opnå tilladelse til godskørsel for fremmed regning. Retten finder, at bøden i en sag som den foreliggende, hvor der foreligger 2 forhold, skal fastsættes med et udgangspunkt

på 70.000 kr. Henset til på den ene side overtrædelsens meget alvorlige karakter, og på den anden side at [Speditionsvirksomheden] alene indirekte kan antages at have haft økonomisk gevinst af overtrædelsen, findes en bøde på 50.000 kr. passende.

Kommentar:

Som det fremgår af Rettens begrundelse, påhviler ansvaret for overholdelse af Godskørselsloven umiddelbart den vognmand, som udfører transporterne.

Speditøren blev i sagen dømt for medvirken til overtrædelse af Godskørselslovens regler efter den almindelige bestemmelse om medvirken i straffelovens § 23, stk. 1, der lyder som følger:

”Den for en lovovertrædelse givne straffebestemmelse omfatter alle, der ved tilskyndelse, råd eller dåd har medvirket til gerningen. Straffen kan nedsættes for den, der kun har villet yde en mindre væsentlig bistand eller styrke et allerede fattet forsæt, samt når forbrydelsen ikke er fuldbyrdet, eller en tilsigtet medvirken er mislykkedes”

Det var altså ikke Speditøren, der havde begået overtrædelsen. Men Speditøren dømtes for at burde have indset, at transporterne med stor sandsynlighed ikke ville blive udført i overensstemmelse med reglerne i Godskørselsloven. Af begrundelsen kan endvidere ses, at Retten lægger vægt på, at Speditøren vidste, at Vognmanden ikke havde godskørselstilladelse, at Vognmanden disponerede over tunge køretøjer (der kræver tilladelse) og at Speditøren vidste, at Vognmanden tidligere havde udført transporter for Speditøren uden tilladelse. Efter det oplyste baseredes samarbejdet mellem Speditøren og Vognmanden på en eksklusivaftale⁵, hvorfor samarbejdets karakter antageligvis har været ganske tæt mellem parterne.

⁵ Jfr. Midt- og Vestsjællands Politis pressemeddelelse af 8. maj 2019.

Dommen viser derfor, at man som speditør/ordregiver bør reagere overfor en anvendt vognmand, hvis man har grund til at antage, at transporterne ikke gennemføres på lovlige vis.

Forholdet vil kunne afhjælpes delvist ved at tilrettelægge sine kontrakter hensigtsmæssigt, men den daglige operation bør tillige tilrettelægges, så heller ikke denne vil kunne give anledning til kritik.

INTERKONTINENTAL JERNBANETRANSPORT – KORT OM ANSVAR OG ANSVARSFRIHEDSGRUNDE

I nærværende artikel foretages en kort komparativ analyse af det ansvar, og de ansvarsfrihedsgrunde, man finder i NSAB 2015, COTIF/CIM-reglerne og SMGS-reglerne. Reglerne er relevante for transportører, der udfører jernbanetransport fra f.eks. Kina til Danmark.

Af Søren Nicolay Edsen Johansen, sej@dasp.dk

Interkontinental jernbanetransport fra det østasiatiske kontinent til Europa (og retur) går gennem række stater, hvor hindringer undervejs, så som ventetid, toldformaliteter, omlæsning på grund af forskellige sporvidder og mange andre hændelser kan føre til forsinkelser, bortkomst og beskadigelse af gods. Jernbanetransporterne er underlagt reglerne i hhv. COTIF/CIM-konventionen og SMGS-konventionen, der efter komplicerede lovalgsregler bestemmer transportørens ansvar samt ikke mindst ansvarsfrihedsgrundene. Reglernes overordnede anvendelsesområde samt introduktion hertil er også omtalt i min tidligere artikel i [speditjonsret nr. 51](#).

Tager man udgangspunkt i NSAB 2015 pålægges speditøren et præsumptionsansvar (culpa med omvendt bevisbyrde) for bortkomst, forringelse, beskadigelse og forsinkelse af godset, som indtræffer i varetægtsperioden, jf. § 15. Ansvar et suppleres med en række ansvarsfrihedsgrunde i NSAB 2015 § 16 litra a-h samt de vigtige begrænsningsregler i NSAB 2015 § 21.

Samme opskrift findes i COTIF/CIM-reglerne samt SMGS-reglerne, der pålægger transportøren et præsumptionsansvar for bortkomst, beskadigelse og forsinkelse af gods. Begge regelsæt tager ligeledes udgangspunkt i, at der som et led i reklamationprocessen skal udfærdiges en formel rapport i tilfælde af, at bortkomst eller beskadigelse af godset konstateres.

Regelsættene rummer mange ligheder og forskelle, men centralt for aktørerne i en jernbanetransport står reguleringen af ansvaret, ansvarsfrihedsgrundene og ansvarsbegrænsningerne, hvorfor disse skal gennemgås nedenfor i overblikform. For helhedens skyld ses udvalgte bestemmelser fra NSAB 2015, CIM-reglerne og SMGS-reglerne opstillet i slutningen af artiklen.

Sammenholdes bestemmelserne, har de til fælles, at transportøren fritages for ansvar i forbindelse med

- fejl eller forsømmelse, der kan henføres til ordregiverens forhold, f.eks. mangelfulde instruktioner om godset eller mangelfuld indpakning af godset,
- ordregiverens mangelfulde læsning eller losning af godset i container eller wagon,
- brug af åbne køretøjer, hvor det specifikt følger af transportaftalen
- forhold, hvis følger transportøren ikke kunne undgå eller afværge.

Kun CIM-reglerne indeholder en ansvarsfrihedsgrund vedr. levende dyr, ligesom at SMGS-reglerne indeholder en ansvarsfrihedsgrund vedr. offentlige myndigheder, fx som følge af skade opstået i forbindelse med myndighedskontrol af godset.

For så vidt angår bevisbyrden indeholder CIM såvel som SMGS-reglerne bestemmelser, der placerer bevisbyrden hos transportøren med og uden

bevislættelse. Systemet kendes fra CMR-loven, hvor fragtførerens bevisbyrde lempes jf. lovens § 25, stk. 2, såfremt fragtføreren kan sandsynliggøre, at en bortkomst eller skade kan være indtrådt som følge af en af de særlige risici angivet i bestemmelsens stk. 1, litra a-f, fx afsenderens mangelfulde læsning eller losning.

CIM-reglerne såvel som SMGS-reglerne pålægger transportøren bevisbyrden uden bevislættelse, hvor transportøren ønsker at påberåbe sig forhold, hvis følger der ikke kunne undgås eller afværges. Det samme gør sig generelt gældende for de oplyste ansvarsfrihedsgrunde i CIM-reglernes art. 23, § 3 litra a-g samt SMGS-reglernes art. 39, § 2 nr. 2-3 og 5-10, der fx angår ordregiverens mangelfulde indpakning af godset, ordregiverens fejlbehæftede instruktioner eller godsets egen beskaffenhed. SMGS-reglerne pålægger dog transportøren en bevisbyrde uden bevislættelse for ordregiverens læsning eller losning af godset, hvilket står i modsætning til CMR-loven og CIM-reglerne, hvor denne ansvarsfrihedsgrund er omfattet af bevislættelsen.

CIM-reglerne og SMGS-reglerne er markant forskellige, når det kommer til transportørens muligheder for at begrænse erstatningen ved bortkomst eller beskadigelse af gods. CIM-reglernes art. 30 giver transportøren ret til at erstatningsbegrænse i det omfang godsets børs- eller markedsværdi overstiger 17 SDR pr. kg. SMGS-reglerne, derimod, pålægger transportøren at udrede erstatning til ordregiveren for godsets fulde værdi ved hel eller delvis bortkomst. Ved beskadigelse kompenseres godset til den tabte værdi, som godset måtte have på den i transportaftalen angivne destinationen.

Om end reglerne har en række grundlæggende principper til fælles, er det væsentligt at bide mærke i, at reglerne ordlyd adskiller sig fra hinanden, hvilket i praksis kan få afgørende betydning for reglerne konkrete anvendelse.

Vores juridiske afdeling bistår gerne medlemmer af foreningen med umiddelbar sparring vedr. international jernbanetransport.

Komparativ opstilling af udvalgte ansvarsfrihedsgrunde:

NSAB 2015 § 16	CIM-reglerne art. 23, § 2-3	SMGS-reglerne art. 39, § 2
<p>a) fault or neglect of the customer;</p> <p>b) handling, loading, stowage, securing or unloading of the goods by the customer or anyone acting on his behalf;</p> <p>c) the inherent nature of the goods to be easily damaged, i.e. by breakage, leakage, spontaneous combustion, rotting, rust, fermentation, evaporation or being susceptible to cold, heat or moisture;</p> <p>d) lack of or insufficient packing;</p> <p>e) faulty or insufficient address or marking of the goods;</p>	<p>a) carriage in open wagons pursuant to the General Conditions of Carriage or when it has been expressly agreed and entered in the consignment note; subject to damage sustained by the goods because of atmospheric influences, goods carried in intermodal transport units and in closed road vehicles carried on wagons shall not be considered as being carried in open wagons; if for the carriage of goods in open wagons, the consignor uses sheets, the carrier shall assume the same liability as falls to him for carriage in open wagons without</p>	<p>1) due to circumstances which the carrier could not avert and the elimination of which was beyond its control;</p> <p>2) due to the inadequate quality of goods, unit containers or packaging, or owing to particular natural and physical properties of goods, unit containers or packaging that has caused damage to (spoilage of) them;</p> <p>3) through the fault of the consignor or the consignee, or in consequence of their requirements, owing to which blame cannot be attributed to the carrier;</p>

<p>f) faulty or insufficient information about the goods;</p> <p>g) the use of open transport equipment, where this is usual or has been agreed;</p> <p>h) circumstances which the freight forwarder could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.</p> <p>Unless specifically agreed, the freight forwarder is not liable for money, securities and other valuables.</p>	<p>sheeting, even in respect of goods which, according to the General Conditions of Carriage, are not carried in open wagons;</p> <p>b) absence or inadequacy of packaging in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not packed properly;</p> <p>c) loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;</p> <p>d) the nature of certain goods which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;</p> <p>e) irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages;</p> <p>f) carriage of live animals;</p> <p>g) carriage which, pursuant to applicable provisions or agreements made between the consignor and the carrier and entered on the consignment note, must be accompanied by an attendant, if the loss or damage results from a risk which the attendant was intended to avert.</p>	<p>4) for reasons connected with the loading or unloading of goods, if these operations were performed by the consignor or the consignee;</p> <p>5) due to the absence of unit containers or packaging of the goods which were necessary for their carriage;</p> <p>6) as a result of the fact that the consignor handed the goods over for carriage under an incorrect, inaccurate or incomplete designation, or without complying with the terms of this Agreement;</p> <p>7) due to loading of goods by the consignor onto a wagon or into a container not suitable for the carriage of the goods in question;</p> <p>8) due to the incorrect selection, by the consignor, of the method of carriage of perishable goods or of the type of wagon (container);</p> <p>9) due to failure by the consignor or by the consignee to complete or inadequate completion of customs or other administrative formalities;</p> <p>10) due to the checking, detention or confiscation of goods by public authorities, for reasons beyond the carrier's control.</p>
<p>NSAB 2015 § 21, vedr. bortkomst og skade:</p>	<p>CIM-reglernes art. 30, § 1 og 2 vedr. bortkomst og skade</p>	<p>SMGS-reglernes art. 42, § 1 vedr. hel eller delvis bortkomst</p>
<p>A. For loss, depreciation of or damage to goods the freight forwarder's liability is limited to SDR 8.33 per kg (gross) of the part of the goods which has been lost, depreciated or damaged.</p>	<p>§ 1 In case of total or partial loss of the goods, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages, compensation calculated according to the commodity exchange quotation or, if there is no such quotation, according to the current market price, or if there is neither such quotation nor such price, according to the usual value of goods of the same kind and quality on the day and at the place where the goods were taken over.</p> <p>§ 2: Compensation shall not exceed 17 units of account per kilogramme of gross mass short.</p>	<p>§ 1. In cases where this Agreement require the carrier to compensate the consignor or the consignee for loss or shortage of goods, the amount of compensation shall be determined on the basis of the value of goods.</p> <p>Art. 44, § 1 og § 3 vedr. skade</p> <p>§ 1. In cases where this Agreement requires the carrier to compensate the consignor or the consignee for damage to (spoilage of) goods, the amount of compensation payable shall be equivalent to the amount by which the value of the goods has decreased.</p>

**RING KUN ÉT STED:
70 13 12 14**

SAMARBEJDSPARTNERE:

