

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET!

I dette nummer af Speditionsret får du en gennemgang af Incoterms® 2020, der træder officielt i kraft ved årsskiftet. De nye Incoterms® 2020 er en videreudvikling af de internationalt standardiserede handelsklausuler, der er udarbejdet af Det Internationale Handelskammer (International Chamber of Commerce/"ICC").

Herefter finder du en artikel om den nært forestående forhøjelse af transportørens ansvarsbegrænsning ved international luftfragt, der reguleres af Montrealkonventionen.

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. 59
December 2019

INDHOLD:

Side 2:

Incoterms 2020

Side 5:

Nye ansvarsbegrænsninger for international luftfragt pr. 28. dec. 2019

Incoterms® 2020

Ved det forestående årsskifte træder den nyeste udgave af Incoterms® i kraft. Nærværende artikel behandler dette, og fokuserer også på historikken bag og formålet med Incoterms®, klausulernes anvendelsesområde, forholdet til speditøren og til vareforsikring, og naturligvis ikke mindst på de ændringer, som finder sted med den forestående revision.

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

Baggrund og historik

Incoterms® er en forkortelse for INternational COmmercial TERMS, og udgør et sæt internationalt standardiserede handelsklausuler, som er udarbejdet af Det Internationale Handelskammer (International Chamber of Commerce/"ICC").

Klausulerne blev givet første gang i 1936, og medregnet den kommende version har disse siden da undergået revision otte gange. Den nugældende version, Incoterms® 2010, trådte i kraft den 1. januar 2011.

De nye 2020-klausuler blev offentliggjort den 10. september 2019 på engelsk. Der foreligger foreløbig endnu ikke i en officiel dansk udgave, men denne forventes, efter hvad under tegnede pt. er oplyst af ICC Danmark, snarest udgivet.

Anvendelse af tidligere versioner?

ICC har ikke som ambition (og kan ikke) tvinge nogen civile parter til anvendelsen af Incoterms®. Klausulerne stilles så at sige blot til rådighed. De civilretlige parter, som indgår i en international distancehandel af varer, er derfor frit stillet til at anvende Incoterms® eller til at lade være.

Det afgørende for en effektiv anvendelse af en Incoterm er derfor parternes aftale.

Derfor står det naturligvis også parterne frit for, hvilken version af Incoterms® de ønsker at anvende. Der er således intet juridisk til hinder for parterne allerede inden årsskiftet aftaler anvendelse af en Incoterms® 2020-klausul, ligesom parterne efter dette tidspunkt tilsvarende frit kan anvende en tidligere givet Incoterm.

Væsentligt er det dog i den forbindelse at påpege vigtigheden af korrekt versionsangivelse i aftalen. Det er også vigtigt at understrege, at hvis man ikke benævner hvilken version, der er aftalt, fx FCA Incoterms® 2010, vil Incoterms® altid være den til enhver tid gældende i tilfælde af en tvist.

Formål

Formålet med Incoterms® har været og vil fremadrettet være, at tilvejebringe internationalt handlende erhvervsdrivende med et sæt handelsklausuler, som er internationalt kendte og anerkendte, og som letter vedtagelsen af en række i øvrigt relativt komplicerede aftaleaspekter; fx definition af det køberetlige leveringstidspunkt, risikoens overgang, definition af, hvilken part, der skal bære omkostningerne til transport, håndtering af eks- og importformaliteter mv., jfr. nedenfor.

Det har angiveligt aldrig været ICC's ambition at *skabe regler* men derimod alene at kodificere og formalisere allerede gældende internationale kontraktuelle handelsmåder, alt med henblik på, at eliminere risikoen for misforståelser og fortolkningstvivil relateret til aftaleindgåelsen mellem sælger og køber.

Med andre ord: ICC ønsker at tilvejebringe en række klausuler, som er nemme at vedtage, men som, når de er vedtaget, inkorporerer en omfattende mængde rettigheder og forpligtelser for parterne – og som forstås og fortolkes ens, uanset hvor i verden og af hvilke konkrete parter de anvendes.

Uanset denne ambition må det imidlertid også påpeges, at Incoterms® langt fra regulerer alt, hvad en international købsaftale mellem erhvervsdrivende parter fordrer for fuldstændighed.

Anvendelsesområde

Incoterms® regulerer en række forpligtelser og rettigheder mellem sælger og køber, men desuagtet kompletterer Incoterms® altså (typisk) langt fra parternes kontraktuelle behov.

Hver af de nugældende (og kommende) 11 Incoterms® regulerer følgende forhold:

- 1) General obligations
- 2) Delivery
- 3) Transfer of risks
- 4) Carriage
- 5) Insurance
- 6) Delivery/transport document
- 7) Export/import clearance
- 8) Checking/packaging/marking
- 9) Allocation of costs
- 10) Notices

Disse 10 overskrifter dækker over forskellige forpligtelse og rettigheder, som individuelt og særligt afhængig af den mellem parterne valgte term, i større eller mindre grad pålægger enten sælger eller køber, at være ansvarlig for.

Det er i den forbindelse dog tilsvarende relevant at påpege, hvad Incoterms® ikke regulerer:

Incoterms® regulerer fx ikke:

- Prisen;
- Betalingsmåden, -tidspunktet, -valutaen;
- Parternes køberetlige misligholdelsesbeføjelser;
- Ejendomsrettens overgang (ikke at forveksle med *risikoens* overgang);
- Forholdet til speditøren/transportøren.

Særligt det forhold, at Incoterms® ikke regulerer forholdet til transportøren (herunder den *kontraherende transportør*, i hvilken rolle speditøren ofte optræder), er væsentligt at bemærke. Forholdet udspringer af, at sælger og køber ikke aftaleretligt kan forpligte tredjemand, herunder speditøren. Forholdet er i øvrigt selvstændigt gentaget i NSAB 2015 § 11, stk. 1, som understreger pointen: Hvis en af parterne i salgsaftalen ønsker særlige forhold fra denne aftale kontraktuelt viderebragt til og/eller håndteret af speditøren, må denne part sørge for eksplicit at indgå aftale med speditøren herom. I modsat fald er speditøren ikke af egen drift forpligtet til at efterleve dette; herunder særligt for så vidt angår betaling af speditørens vederlag. NSAB 2015-bestemmelsen modsvarer og præciserer på dette punkt det almindelige obligationsretlige princip om aftalers relativitet; speditøren er ikke forpligtet til at kræve sit vederlag overfor

den part, som ifølge en Incoterms® ultimativt skal bære denne omkostning, men kan holde sig til sin ordregiver for betaling herfor.

Uanset ovenstående er den valgte Incoterms® dog relevant for speditøren i tilfælde af udbetaling af erstatning for skade, tab eller forsinkelse af gods under transport; idet sådan udbetaling nødvendigvis alene må ske til skadelidte, som i udgangspunktet modsvarer af den part, som bærer risikoen på tidspunktet hvor skaden indtræffer, hvilket Incoterms® regulerer.

Incoterms® giver således ikke direkte rettigheder eller forpligtelser for speditøren, men speditørens retsstilling kan påvirkes heraf.

Ændringer i oversigtsform

Efter det oplyste, har det været drøftet, at lade Incoterms® regulere spørgsmålet omkring VGM (Verified Gross Mass-oplysninger i henhold til SOLAS-konventionen vedrørende søtransport), men dette er valgt udeladt.

Vedrørende FCA-klausulen er der nu indført et "system" for muligheden for udstedelse af et konnossement/Bill of Lading, hvor fx en bagvedliggende remburs fordrer dette. Behovet opstår særligt, idet det angives, at anvendelsen af FOB-klausulen ikke (altid) skønnes anvendelig på *container*transport ad søvejen.

Udgangspunktet for niveauet af vareforsikring højnes under CIP-klausulen, idet det hidtil gældende krav om dækning på "Institute Cargo Clauses (C)"-niveau ændres til "Institute Cargo Clauses (A)"-niveau. Forsikringspligtens rækkevidde for så vidt angår CIF-klausulen videreføres på det hidtil gældende "Institute Cargo Clauses (C)"-niveau.

DAT-klausulen udgår, og "erstattes" af den nye klausul "DPU". DAT var en nyskabelse i den tidligere revision, men fik således en kort karriere. DPU er den eneste af de kommende klausuler, hvorunder godset skal leveres fra sælger til køber *aflæsset*.

De kommende Incoterms®

Fra årsskiftet udgøres Incoterms® 2020 af følgende klausuler:

Anvendelig for alle transportformer (inklusive søtransport):

EXW (Ex Works)
FCA (Free Carrier)
CPT (Carriage Paid To)
CIP (Carriage and Insurance Paid To)
DAP (Delivered at Place)
DPU (Delivered at Place Unloaded)
DDP (Delivered Duty Paid)

Anvendelig udelukkende, hvis der indgår en søtransport:

FAS (Free Alongside Ship)
FOB (Free on Board)
CFR (Cost and Freight)
CIF (Cost, Insurance and Freight)

Vi assisterer gerne

Såfremt ovenstående måtte give anledning til spørgsmål eller kommentarer, kan Danske Speditørers Juridiske Afdeling som altid træffes på telefon 70 13 12 14.

OPDATERING OM ANSVARSBEGRÆNSNING VED INTERNATIONAL LUFTFRAGT

Med effekt pr. 28. december 2019 træder nye ansvarsbegrænsninger i kraft ved international luftbefordring, herunder luftfragt. Ændringen sker ved en opdatering af Montrealkonventionen og får betydning for transportørens ansvar ved internationale forsendelser af gods. Og hermed også det ansvar, som speditøren påtager sig, når denne optræder som kontraktpart i.h.t. NSAB 2015.

Af **Jesper Thybo Larsen**, jtl@dasp.dk

Hvilke forsendelser bliver berørt?

Montrealkonventionen af 1999 er i dag grundlaget for al international transport af personer, bagage, og gods, og har over årene erstattet en række andre konventioner.

Ansvarsbegrænsning for skade på eller tab af gods ved luftfragt har været kendt siden introduktionen af flyfragt som transportform. Den oprindelige Warszawakonvention begrænsede ansvaret til 250 guldfranc pr. kilo, og denne ansvarsbegrænsning er herefter løbende tilpasset gennem årene, senest pr. 30. december 2009, hvor ansvarsbegrænsningen blev hævet fra 17 SDR pr. kilo til de nugældende 19 SDR pr. kilo.

Ansvarsbegrænsning for gods stiger til 22 SDR pr. kilo

Pr. 28. december 2019 stiger denne ansvarsbegrænsning igen – denne gang til 22 SDR pr. kilo. Kilobegrænsningen beregnes af godsets bruttovægt¹. Stigningen fastsættes af The International Civil Aviation Organisation (ICAO) og baseres på den akkumulerede inflation siden seneste opgørelse i 2008. Ansvarsbegrænsningerne for personskade, forsinkelse, og bagage hæves med 13,9%².

¹ Det er således ikke den fragtpligtige vægt, der er grundlaget for ansvarsbegrænsningen. Den fragtpligtige vægt anvendes alene til at ansætte fragten beregnet af en kombination af godsets vægt og volumen.

Montreal Convention 1999	Original ansvarsbegrænsning (SDR)	Revideret pr. 30. dec. 2009 (SDR)	Revideret pr. 28. dec. 2019 (SDR)
Personskade / død	100.000	113.100	128,821
Forsinkelse	4.150	4.694	5.346
Bagage	1.000	1.131	1.288
Gods	17	19	22

Får det betydning for min speditøransvarsforsikring?

Nej, Danske Speditører er ikke bekendt med at forsikringselskaber har varslet præmieforhøjelser på dette grundlag, og vi ser ingen anledning til, at de bør gøre det. Ej heller ændrer det dækningen på forsikringen, som dækker speditørens ansvar i henhold til NSAB 2015 (som minimum). I den sammenhæng skal det nævnes, at speditøransvarsforsikringselskabet forventer at kunne føre et krav videre mod den udførende transportør, luftfragtselskabet, og at speditøren har samme ansvarsbegrænsning, som det fremgår af Netværksklausulen, §2 i NSAB 2015.

Jeg har et lager af AWB'er med en fortrykt begrænsning på 19 SDR pr. kilo – Hvad nu?

Selvom Montrealkonvention bestemmer, at det er afsenderen, der skal udstede et AWB, og at der følger en række formkrav, betyder

² Forhøjelsen af ansvarsbegrænsningen for gods svarer dog til 15,8% for gods (grundet afrunding).

det ikke at konventionens regler bortfalder, hvis man ikke får dette udstedt. Montrealkonventionen er beskyttelsespræceptiv og kan ikke fraviges til ulempe for gods- eller personinteressen, hverken ved aftale eller ved undladelser. De betyder også, at den kommende ansvarsbegrænsning på 22 SDR pr. kilo, ligesom de nugældende 19 SDR pr. kilo, vil være gældende uanset hvad, der er noteret i et AWB³. Det er derfor Danske Speditørers klare anbefaling, at speditøren opdaterer sit House AWB, så man også efter 28. december 2019 kan udstede AWB'er baseret på gældende regler.

e-AWB

Afslutningsvis ønsker vi at gøre opmærksom på, at The international Air Transport Association (IATA) siden 1. januar 2019 har praktiseret, at standarden for AWB'er skal være e-AWB⁴. DASP opfordrer derfor vores medlemmer, der allerede bruger e-AWB, til at undersøge, hvorledes disse bliver opdateret, og hvis de endnu ikke anvendes til at vurdere, om tiden nu er moden til denne ændring

Vi assisterer gerne

Giver ovenstående anledning til spørgsmål eller kommentarer, kan Danske Speditørers Juridiske Afdeling som altid træffes på telefon 70 13 12 14.

³ Reglernes beskyttelse går kun én vej – til fordel for transportkøber. Det er derfor muligt for både transportør og speditør at aftale en højere ansvarsbegrænsning. Er det speditøren, der indgår denne aftale, vil den ikke være gældende for transportøren, hvorfor speditøren vil være ansvarlig for difference ned til den til enhver tid gældende ansvarsbegrænsning. Og i

dette tilfælde skal speditøren være særdeles opmærksom på, om dennes speditøransvarsforsikring vil dække denne difference.

⁴ Se nærmere i dette FAQ ark om e-AWB Resolution Amendment.

<https://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/eawb/Documents/eAWB-default-faq.pdf>

**RING KUN ÉT STED:
70 13 12 14**

SAMARBEJDSPARTNERE:



SPEDITIONSRET