

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

I denne udgave af SPEDITIONSRET sætter vi fokus på, hvordan NSAB 2015 integreres i parternes aftale.

Endvidere ser vi på spørgsmålet om moms på erstatningskrav med særlig fokus på netop speditørens forhold i en række praktiske situationer, samt på en frisk afgørelse fra Sø- og Handelsretten vedrørende forliset på skibet MOL Comfort.

Slutteligt præsenteres og besvares en lang række af ofte stillede spørgsmål om NSAB 2015, som i forlængelse af bestemmelsernes nylige ikrafttræden er løbet ind til den juridiske hotline.

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. 48
Januar 2016

INDHOLD:

Side 2:

VEDTAGELSE AF NSAB 2015

Side 3:

MOMS PÅ ERSTATNINGSKRAV

Side : 5

MOL COMFORT – TRANSPORTØR HOLDT ANSVARLIG

Side : 6

FAQ: FÅ SVAR PÅ OFTE STILLEDE SPØRGSMAÅL OM NSAB 2015

VEDTAGELSE AF NSAB

NSAB 2015 er som bekendt udsendt til ikrafttræden med virkning fra 1. januar 2016. Anvendelsen af bestemmelserne forudsætter imidlertid vedtagelse mellem de berørte parter, idet der trods bestemmelsernes særstatus som *agreed document* er tale om et civilretligt aftalegrundlag. I nærværende artikel ses på betingelserne for vedtagelse.

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

NSAB skal vedtages. Det gjaldt for NSAB 2000, og det kommer også til at gælde for NSAB 2015.

Selve vedtagelsesspørgsmålet er en rent aftaleretlig disciplin. Grundlæggende består øvelsen i, at sikre, at NSAB 2015 kan anses som en del af parternes aftale. I den forbindelse vil det indgå i vurderingen, om parterne er, eller bør være, vidende om, at aftalen reguleres af NSAB 2015. I den forbindelse vil omstændighederne kunne være afgørende, herunder i særdeleshed om speditørens kunde er en professionel transportindkøber, om parterne tidligere har samarbejdet mv. Særligt vedrørende forbrugere anbefales det, at NSAB 2015 i sin helhed fremsendes til forbrugeren under samtidig anvendelse af en henvisningstekst, hvor byrdefulde vilkår fremhæves, og at forbrugeren eksplicit accepterer NSAB 2015 som vedtaget.

Retspraksis

NSAB 2015's status af *agreed document* letter vedtagelsen af bestemmelserne. Til illustration heraf har en dom fra Sø- og Handelsretten slået fast, at et sæt standardbetingelser, "Almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder på skibe", som *ikke* havde status af *agreed document* netop med blandt andet denne begrundelse, ikke var vedtaget mellem parterne. Se hertil [Speditionsret nr. 40 \(december 2013\)](#).

Bedre går det sædvanligvis for NSAB, hvilket vi tidligere har berørt i en artikel i [Speditionsret nr. 45 \(juli 2015\)](#). I denne sag ansås NSAB 2000 vedtaget på baggrund af en henvisning til bestemmelserne optrykt i en "arrival notice" henholdsvis på speditørens faktura.

Men har man helt forsømt at henvise til bestemmelserne, kan vedtagelse heraf risikere ikke at foreligge, med den virkning, at bestemmelserne ikke kan finde anvendelse mellem parterne. Se hertil vores omtale af en sag, hvor dette var tilfældet vedrørende NSAB 2000 i [Speditionsret nr. 27 \(december 2008\)](#).

Faldgruber

Manglende mulighed for anvendelse af NSAB til regulering af forholdet mellem speditøren og kunden medfører en række ulemper for speditøren.

Primært består disse i, at speditøren ikke vil kunne påberåbe sig de bestemmelser, som begrænser speditørens ansvar, som hjemler adgang til pant i godset, som giver korte forældelses- og reklamationsfrister, som pålægger ordregiver et objektivi ansvar, eller som giver værneting for sagen ved speditørens hjemting etc.

Hertil kommer, at den typisk forekommende speditøransvarsforsikring forudsætter speditørens anvendelse af NSAB, idet der i tilfælde, hvor speditøren har forsømt vedtagelse, risikeres alene at være dækning, som om NSAB var vedtaget – og altså således, at speditøren selv må afholde differencen.

Der er altså god grund til omhyggelighed med vedtagelse af bestemmelserne.

Vedtagelse i praksis

Hvordan vedtagelsen af NSAB 2015 mest hensigtsmæssigt gøres, afhænger af de konkrete omstændigheder.

Det kan være alt fra vedtagelse i en årskontrakt med NSAB 2015 i sin helhed optaget som et bilag til aftalen, inkorporering i tendermaterialet, der ligger til grund for aftalen, eller ved henvisning til bestemmelserne under kommunikationen mellem speditøren og kunden.

Til brug for sidstnævnte løsning anbefales medlemmerne at anvende henvisningsklausul, som

findes på Danske Speditørers hjemmeside.

For yderligere i relation til vedtagelse af NSAB 2015, til hensigtsmæssig tilrettelæggelse af transition fra NSAB 2000 til NSAB 2015 og til forsikringsmæssige aspekter heraf, står Speditørernes Retsværn naturligvis til disposition for Danske Speditørers medlemmer.

HVORNÅR SKAL DER MOMS PÅ ERSTATNINGSKRAV?

Der opstår ofte tvivl med hensyn til den momsmæssige behandling af erstatningskrav. Da erstatninger ikke altid i momsmæssig henseende blot anses for at være dækning af meromkostning, som skadelidte har haft, vil vi nedenfor gennemgå nogle af de typetilfælde, som ofte kan føre til tvivl om, hvorvidt der skal betales moms af et erstatningskrav eller ej.

Af Anders Hedetoft, Partner og advokat (H) og Diana Mønniche, Moms Director

Krav om levering af en vare eller ydelse mod betaling

Pligten til at betale moms indtræder, når levering af en vare eller en tjenesteydelse sker mod betaling af et vederlag. Momspligten forudsætter dermed en gensidig udveksling af varer eller ydelser mod betaling.

I de tilfælde hvor en erstatning anses for at udgøre et vederlag for en modydelse, skal erstatningen indgå i momsgrundlaget. Såfremt erstatningen ikke anses for betaling for en vare eller ydelse, skal der derimod ikke svares moms af beløbet.

Hvorvidt en erstatning anses for at udgøre et vederlag for en modydelse, er ikke altid lige let at vurdere. I det følgende redegøres for nogle af de tilfælde, som har særlig relevans for speditørbranchen, herunder udbetaling af erstatning i forbindelse med speditørens beskadigelse af varer under transport, udbetaling af erstatning ved forsinket levering, annullering af transportopgaver og speditørens erstatningsansvar i forbindelse

med forkert fortoldning.

Erstatning for beskadigede varer

Det sker, at de transporterede varer bliver beskadigede eller går tabt under transporten, og kunden forlanger erstatning. Herefter opstår spørgsmålet: "hvordan skal speditøren forholde sig til et erstatningskrav fra kunden i momsmæssig henseende"?

I denne situation må det holdes for øje, at den aftalte ydelse, der skal præsteres mellem speditøren og kunden, er en transportydelse. Selve varen har ikke direkte noget med transportydelsen mellem speditøren og kunden at gøre. Speditøren har ansvaret for transporten, og kunden har (eller skal) betale herfor.

En beskadigelse af varerne under transporten anses for et selvstændigt forhold, som ikke har noget med selve transportydelsen at gøre. Erstatningen for beskadigelse af varerne anses i dette tilfælde for en enkeltstående betaling, som speditøren ikke modtager nogen modydelse for.

Erstatningsbeløbet skal derfor ikke tillægges moms.

Erstatning ved forsinket levering

Speditøren kan også komme i den situation, at han af en eller anden årsag ikke kan foretage den aftalte leverance til den aftalte tid. Det kan være, at kunden ikke har varerne klar til afhentning på det aftalte tidspunkt, eller at lastbilen går i stykker under transporten, hvorved leveringen forsinkes.

Såfremt kunden er skyld i speditørens forsinkelse, og speditøren eksempelvis har måttet holde og vente på, at varerne bliver klar til transport, skal speditøren betale moms af det erstatningsbeløb, han modtager af kunden. Betaling af moms i dette tilfælde sker ud fra den betragtning, at der er tale om et gensidighedsforhold, hvor erstatningen udbetales som en kompensation for den tid, speditøren har brugt på at vente.

Såfremt speditøren selv er skyld i forsinkelsen, vil speditøren ofte være forpligtet til at betale en erstatning til kunden grundet forsinkelsen. Såfremt speditøren allerede har udstedt faktura for den udførte transport, skal der ikke betales moms af erstatningen, medmindre der udstedes en kreditnota. Hvis fakturaen derimod ikke er udstedt, vil erstatningen/boden kunne modregnes i den aftalte pris eksklusiv moms, hvorfor der alene afregnes moms af nettobeløbet.

Speditørens erstatningsansvar ved forkert for- toldning

I forbindelse med indfortoldning af varer fra tredjelande kan der opstå mange forskellige typer af fejl, som kan medføre, at importøren/eksportøren bliver pålagt yderligere told eller moms. Er speditøren ansvarlig for fejlen, kan dette udløse erstatning til kunden.

En erstatning til kunden udgør i dette tilfælde på samme måde som erstatning for beskadigede varer en enkeltstående betaling, som ikke modsvares af en modydelse. Erstatningskravet skal derfor ikke pålægges moms.

Annullering

En speditør kan komme ud for, at der er indgået en aftale om transport for en kunde, men at kunden, inden transportens gennemførelse, annullerer aftalen.

Annullering af en leverance kan være forbundet med store omkostninger for speditøren. For eksempel hvis speditøren allerede har disponeret en lastbil for at hente varerne, som måske befinder sig i udlandet. Som oftest vil transportaftalen pålægge kunden at betale en bod, et gebyr eller en erstatning for annulleringen. Såfremt speditøren modtager et sådant beløb, opstår spørgsmålet imidlertid om, hvorvidt speditøren skal betale moms heraf.

I det skitserede tilfælde vil erstatningen udgøre en godtgørelse for speditørens omkostninger som følge af, at speditøren har disponeret i medfør af den indgåede, men nu annullerede aftale. Erstatningen skal derfor anses som en modydelse for de foranstaltninger til opfyldelse af aftalen, som speditøren allerede har iværksat, og der skal derfor betales moms af det modtagne beløb. Det er en forudsætning for betaling af moms, at leverancen, hvis den var blevet gennemført, skulle være pålagt moms.

Der skal derimod ikke betales moms af et erstatningsbeløb, såfremt annullering sker så betids, at speditøren ikke har nået at disponere i henhold til den indgåede aftale. I dette tilfælde udbetales en aftalt erstatning/bod således ikke som et vederlag for noget andet, hvorfor erstatningen kan holdes helt ude af momsloven.

I annulleringstilfældene er det med andre ord tidspunktet, herunder spørgsmålet om hvorvidt speditøren har foretaget dispositioner til opfyldelse af aftalen, der er afgørende for, om der skal betales moms af det modtagne erstatningsbeløb eller ej.

Afslutning

I det omfang en erstatning skal anses for en betaling mod levering af en vare eller ydelse, som

beskrevet ovenfor under afsnittet annullering og forsinket levering, skal der betales moms af erstatningsbeløbet. Det er dog en forudsætning for betaling af moms, at leverancen ikke er omfattet af én af momslovens fritagelsesbestemmelser som eksempelvis levering af transportydelser til momspligtige virksomheder i andre EU-lande.

Vi skal endvidere henlede opmærksomheden på, at det er vigtigt, at erstatningsbeløbene bliver behandlet korrekt momsmæssigt. Hvis der ved en fejl opkræves moms af et erstatningsbeløb, som ikke skulle være pålagt moms, skal den der modtager erstatningen afregne moms af beløbet, mens den der betaler, har ikke adgang til momsfradrag. Hvis en sådan fejl først bliver opdaget langt senere ved et kontrolbesøg fra SKAT, er det ikke sikkert, at der kan rettes op på fejlen mellem parterne, hvilket kan føre til store omkostninger for den, som ikke har adgang til momsfradrag.

Tilsvarende kan man blive pålagt at betale moms af en modtaget erstatning, hvis erstatningen anses for at knytte sig til en leverance. Er den som har betalt erstatningen lukket i mellemtiden, vil der ikke være mulighed for at efteropkræve momsen. Det er således vigtigt, at I ved udbetaling af erstatningsbeløb har gjort jer klart, om den pågældende erstatning må anses for at være betaling for en konkret leverance.

Skulle der være spørgsmål til hvorvidt der skal betales moms af et erstatningsbeløb, står SPEDITØRERNES RETSVÆRN og vores momsspecialister naturligvis til rådighed.

MOL COMFORT – TRANSPORTØR HOLDT ANSVARLIG

D. 18. januar 2016 faldt der dom i det der efter sigende skulle være et af de største skibsforslis i nyere historie. Forliset har medført retssager i et stort antal lande verden over mellem vareejere og speditører. Læs her om hovedpunkterne i dommen.

Af Advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen

Sø- og Handelsretten har netop offentliggjort afgørelsen, der tilkendegiver, at sagsøgte ikke havde løftet bevisbyrden for ansvarsfrihed i henhold til Sølovens § 275, stk. 1. Transportøren var derfor erstatningsansvarlig i anledning af, at fire containere gik tabt ved forliset d. 17. juni 2013. Sagen angik skibet MOL Comforts forlis på sin rejse fra Singapore til Jeddah. Skibet blev opereret af det japanske rederi "Mitsui O.S.K Lines" og var bygget i 2007. Under rejsen opstod der en fatal revne i bunden af skibets skrog, der hurtigt udviklede sig til, at skibet knækkede over i to dele. Forstavnen og agterstavnen holdt sig flydende i flere dage. Den indiske kystvagt forsøgte at iværksætte bjergningsarbejdet, men måtte

opgive forsøget, da skibsdelene brød i brand og sank hhv. d. 6. og 10. juli 2013. Besætningen slap alle med livet i behold og blev bragt sikkert i land.

I dommens præmisser hedder det, at det omfangsrige materiale om skibets forlis ikke kunne lede til en entydig årsag til skibets forlis, og fortsætter:

"Der er i rapporterne peget på nogle forhold, som kan have haft betydning for forlisets indtræden, herunder navnlig forekomst af "buckling deformations" i bunden af skibets lastrum 5 samt skibets "still water vertical bending moment" (bøjningsmoment) på afsejlingstidspunktet. Om det

sidstnævnte forhold bemærker rettens sagkyndige retsmedlemmer, at skibet ikke burde være afsejlet fra Singapore med et "still water vertical bending moment" på 103 %. Rettens juridiske dommer tilslutter sig denne vurdering."

På den baggrund fandt dommerne ikke at transportøren havde løftet bevisbyrden i henhold til Sølovens § 275, stk. 1.

Dommen går i mod tysk praksis vedrørende samme forlis, idet man her lagde til grund, at

transportøren ikke havde handlet culpøst i henhold til HGB art. 498.

Der afventes fortsat afgørelse i yderligere to sager vedrørende samme skibsforlis. Speditørernes Retsværn følger afgørelserne i denne sag og vil komme med yderligere opdateringer herom, når der foreligger nyt.

FAQ: FÅ SVAR PÅ OFTE STILLEDE SPØRGSMÅL OM NSAB 2015

Siden offentliggørelsen af NSAB 2015 er Danske Speditørers Juridiske Afdeling blevet mødt med en bred vifte af spørgsmål. Med henblik på at dele vores svar på disse spørgsmål har Juridisk Afdeling udarbejdet denne FAQ.

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

1. Kan man benytte NSAB 2000 efter 1. januar 2016?

Ja, man kan godt benytte NSAB 2000 som civilretligt aftalegrundlag, hvis dette aftales mellem parterne, men bestemmelserne vil ikke på lige fod med NSAB 2015 blive betragtet som et *agreed document* for aftaler der indgås efter 1. januar 2016, idet Danske Speditører ikke længere tiltræder dette, fordi NSAB 2015 har afløst de tidligere bestemmelser fra årsskiftet. Det betyder, at NSAB 2000 nu af Danske Speditører sidestilles med en virksomheds almindelige forretningsbetingelser. Konsekvensen er, at speditøren formentlig ikke blot kan nøjes med at henvise til NSAB 2000 i sin e-mailsignatur eller på dennes brevpapir, men må sikre sig yderligere vished om, at betingelserne er accepteret af ordregiveren, herunder ved eksplicit aftale. Endvidere vil en

række af NSAB 2000's konkrete bestemmelser anvendelsesmulighed være indskrænket.

2. Aftaler indgået før 1. januar 2016: Vil NSAB 2000 fortsat betegnes som "agreed document" for allerede indgåede aftaler?

Ja. NSAB 2000 vil kunne fortsætte med at regulere aftalen, ligesom NSAB 2000 fortsat må betragtes som et *agreed document* for aftaler indgået før den 1. januar 2016 (hvor NSAB 2015 jo endnu ikke var trådt i kraft).

3. Aftaler indgået før 1. januar 2016 på NSAB 2015 vilkår?

For aftaler indgået før 1. januar 2016, vil NSAB 2015 uhindret kunne finde anvendelse mellem parterne, hvis bestemmelserne er aftalt omfattet af aftalen.

4. Hvad er et *agreed document*?

NSAB anses som et *agreed document*. Betegnelsen anvendes om et sæt standardbetingelser, der er udarbejdet i tæt samarbejde mellem brancheorganisationer for dem der skal udføre eks. transport- og logistikopgaver mv. og deres ordregivere. NSAB 2015 er blevet revideret af Nordisk Speditørforbund på den ene side, og Dansk Erhverv, NHO, Norsk Industri, ICC Finland og Svensk Näringsliv på den anden side. Bestemmelserne opfylder derfor betingelserne for at være et *agreed document*.

5. Hvornår finder NSAB 2015 anvendelse?

For at NSAB 2015 kan finde anvendelse mellem parterne skal betingelserne vedtages. Sammenholdt med andre såkaldte "*almindelige forretningsvilkår*" gælder der for NSAB 2015 en lavere tærskel for, om man anser betingelserne for vedtaget, idet NSAB 2015 er et *agreed document*.

6. Hvordan sikrer man vedtagelse af NSAB 2015, og hvilken henvisningsklausul skal man anvende?

NSAB 2015 skal vedtages, da der ikke er tale om en lov, men en civilretlig aftale. Vedtagelsen sker ved aftale mellem parterne, typisk i praksis ved anvendelse af en henvisning til NSAB 2015. Danske Speditører har udarbejdet en henvisningsklausul til brug for medlemmernes eksterne kommunikation, herunder e-mailsignatur, faktura- og brevpapir, hjemmeside etc. Henvisningsklausulen kan findes på Danske Speditørers hjemmeside under [Juridisk Afdeling](#). Henvisningstekstens formål er at sikre, at NSAB 2015 er vedtaget mellem parterne, blandt andet ved at særligt byrdefulde vilkår bliver fremhævet.

7. Hvad er forskellen på NSAB 2000 og NSAB 2015?

NSAB 2000 har været underkastet et serviceeftersyn. Parterne har i den forbindelse foretaget en lang række præciseringer og fornyelser, lige-

som tidligere bestemmelser er faldet bort eller erstattet af nye.

NSAB 2000 blev vedtaget med ikrafttræden pr. 1. juni 1998. Der er siden sket en udvikling i transport-, logistik og speditorsbranchen, og betingelserne afspejler denne udvikling.

Juridisk Afdeling har udgivet en dybdegående artikel, der kommer nærmere ind på forskellene. Der henvises til vores særudgave af Speditorsret nr. 47.

8. Hvem kan anvende NSAB 2015?

NSAB 2015 kan som udgangspunkt eksklusivt anvendes for aftaler indgået med medlemmer af Nordisk Speditørforbund. I Danmark vil det sige medlemmer af Danske Speditører. Dette udgangspunkt følger af NSAB 2015 § 1. Den nationale speditørforening i henholdsvis Norge, Sverige, Finland eller Danmark kan undtagelsesvist vælge, at NSAB 2015 kan anvendes frit i det enkelte land, dvs. også for aftaler indgået med speditorsvirksomheder, der ikke er medlemmer af Nordisk Speditørforbund.

I Danmark er ikke givet en sådan dispensation fra udgangspunktet i § 1, hvorfor kun medlemmer af Danske Speditører frit kan gøre brug af NSAB 2015 i Danmark.

Øvrige speditors- og transportvirksomheder kan således hverken anvende bestemmelserne eller betegnelsen "NSAB 2015" i deres henvisning til deres standardbetingelser.

9. Kan man ændre i NSAB 2015?

Spørgsmålet går på, om man kan aftale, at enkelte bestemmelser i NSAB 2015 ikke skal finde anvendelse mellem aftaleparterne. Som udgangspunkt kan parterne sammensætte den aftale de ønsker i henhold til princippet om aftalefrihed. Det kan dog ikke anbefales at fravælge enkelte bestemmelser, da men derved rykker ved den balance, som Nordisk Speditørforening,

SPEDITIONSRET

Dansk Erhverv, NHO, Norsk Industri, ICC Finland og Svensk Näringsliv gav håndslag på, da man forhandlede betingelserne. Tilvælges eller fravælges specifikke bestemmelser risikerer man i betydelig grad at svække NSAB 2015's status som et *agreed document*.

11. NSAB 2015 regulerer stuvning og surring af gods – hvad betyder det?

Som et af flere nye tiltag regulerer NSAB 2015 nu parternes pligter og ansvar vedrørende læsning og losning henholdsvis sikring og surring af gods. Der henvises til NSAB 2015 § 5, der fastslår, at med mindre andet aftales, er det ordregiveren, der skal sørge for læsning og losning af godset, mens det påhviler speditøren at sørge stuvning og sikring af godset. Denne tilføjelse er med til at fordele ansvaret mellem parterne for det kritiske øjeblik, hvor godset bevæger sig ind i og ud af speditørens varetægsperiode. Forholdet er ikke reguleret i gældende transportlovgivninger, og derfor underlagt parternes aftalefrihed. Med denne passus i NSAB 2015 har parterne et deklaratisk udgangspunkt at falde tilbage på.

12. Hvilke opgaver er reguleret af NSAB 2015?

NSAB 2015 § 3 indeholder eksempler på de opgaver som en speditør beskæftiger sig med. Oplistingen angår eksempelvis transport-, oplagrings-, fortoldnings- og logistikopgaver. Listen er ikke udtømmende og bestemmelsen viderefører derved fleksibiliteten i de opgaver som speditøren kan løse med NSAB 2015 som aftalegrundlag. I den forbindelse skal det bemærkes, at NSAB 2015 § 2 (netværksklausulen) fortsat vil bevirke, at relevante transportlove og almindeligt forekommende transportvilkår i stedet for NSAB 2015's egne materielle regler vil kunne regulere parternes forpligtelser og rettigheder.

13. Kan speditøren stadig begrænse sit ansvar i NSAB 2015?

Speditørens ansvar som kontraktspart for bortkomst, forringelse og beskadigelse af godset er

fortsat begrænset til 8,33 SDR. For forsinkelse er speditørens ansvar begrænset til fragten. For alle andre tab, er speditørens ansvar begrænset til 100.000 SDR for hver opgave.

Såfremt speditøren optræder i rollen som formidler, vil speditørens ansvar være begrænset som ovenfor vedrørende bortkomst, beskadigelse og forsinkelse af gods, for alle andre tab til fem gange vederlaget, og i øvrigt til 50.000 SDR for hver opgave, dog maksimalt og samlet 500.000 SDR for en og samme hændelse.

14. Hvad er fordelene ved pante- og tilbageholdsretten i NSAB 2015 § 14?

Pante- og tilbageholdsretten sikrer på den ene side speditørens krav mod ordregiver, eksempelvis krav på fragt og andet vederlag. På den anden side er pante- og tilbageholdsretten facilitator for eventuel kreditgivning som speditøren måtte tilbyde ordregiveren.

Bestemmelsen videreføres i NSAB 2015 med den udvidelse, at speditørens tilbageholdsret nu er gjort eksplicit i teksten. Speditøren har dermed en umiddelbar adgang til at tvangssælge tilbageholdt gods, hvilket falder i forlængelse af seneste danske højesteretspraksis om NSAB 2000 § 14.

15. Grov uagtsomhed i NSAB 2015?

Speditørens ansvar kan i NSAB 2015 ikke begrænses ved grov uagtsomhed eller forsæt udvist af denne selv eller dennes ansatte, men fortsat for underleverandørers grove uagtsomhed. Dette er en forskel fra NSAB 2000, hvor speditørens ret til at begrænse ansvaret alene bortfaldt ved forsæt, uanset om den grove uagtsomhed var begået af speditøren selv.

16. Fortrolighed og informationssikkerhed, NSAB 2015 § 13

Bestemmelsen regulerer fortrolighed og datasikkerhed imellem parterne i samarbejdets løbetid såvel som efter samarbejdets ophør. Parterne

SPEDITIONSRET

skal således behandle oplysninger fortroligt samt sikre at de besidder de nødvendige tekniske redskaber til at beskytte informationsikkerheden.

17. Hvad er Tender 2015?

Tender 2015 er en nyskabelse fra forhandlingsparterne, og er på lige fod med NSAB 2015 et *agreed document* i Danmark. Tender 2015 skal opfylde parternes behov for styring af tiden frem til aftaleindgåelsen, herunder fortrolighed om den viden som parterne opnår under forhandlingerne. Vælger parterne ikke at slutte en endelig

aftale, skal Tender 2015 beskytte mod misbrug af den viden og knowhow, som måtte være delt. Der er fastsat en bod på SDR 5.000. Endvidere vil speditøren i vise tilfælde være berettiget til at kræve kompensation for arbejde med at afgive tenderbud.

Yderligere spørgsmål:

For yderligere er du velkommen til at kontakte Danske Speditørers Juridiske Afdeling. Vi kan kontaktes på 70 13 12 14. Læs mere [her](#).

Hvornår fik du sidst et godt råd?

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO

DELACOUR

NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPEDITIONSRET