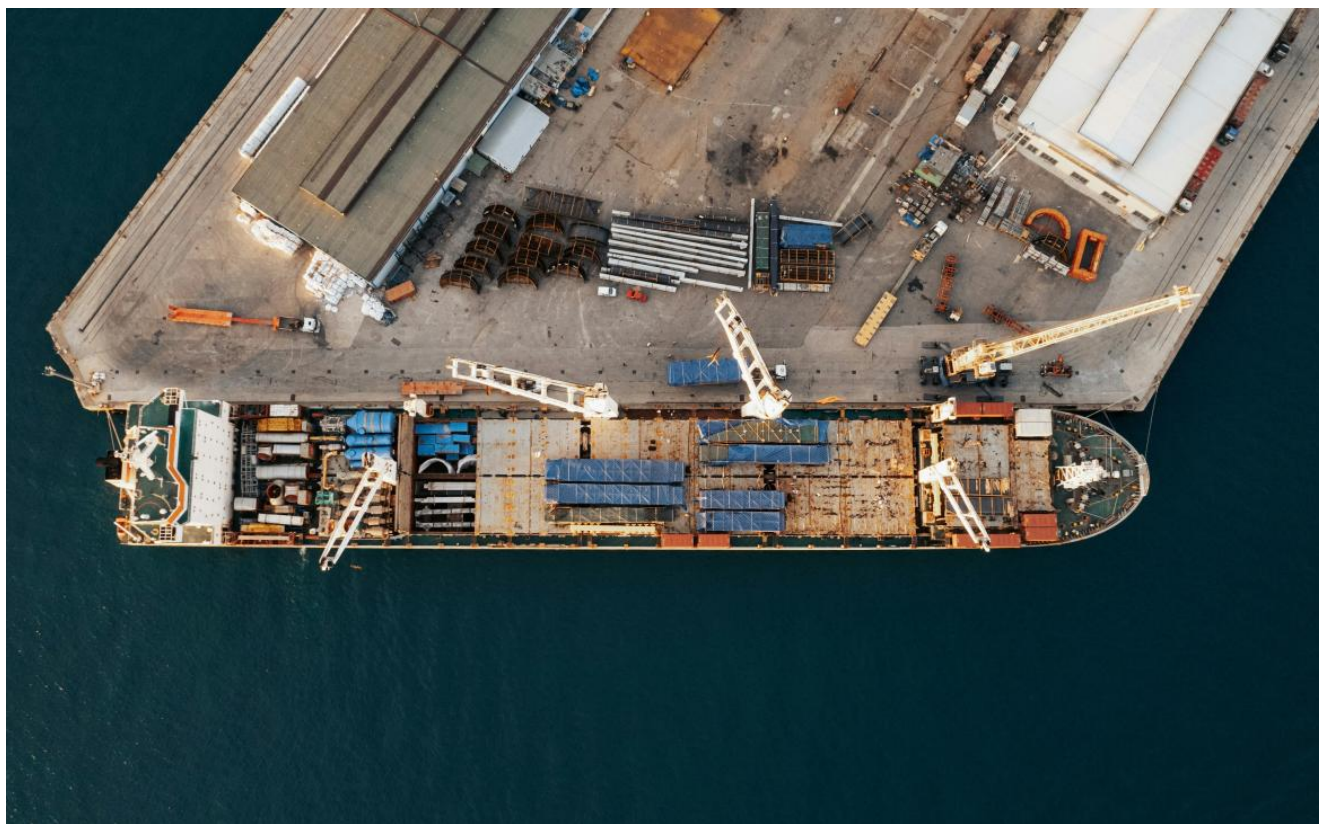


Lavvande øger omkostninger og forsinkelser

Aktuelt lavvande i Rhinen og Donau begrænser lasteevnen og kan udløse tillæg, forsinkelser og tvister om ansvaret.



Af Ulla Fabricius, partner, advokat og leder af NJORD Law Firms afdeling for sø- og transportret.

De lave vandstande i Rhinen og Donau lige nu kan hurtigt gøre godstransport dyrere og langsommere. Når rederier og transportører ikke kan laste skibene fuldt, kan det medføre lavvandstillæg, længere terminalophold og omlægning til vej eller jernbane.

For mange – herunder danske og nordiske virksomheder – er spørgsmålet: Hvem betaler, når transporten bliver dyrere eller forsinket?

Lavvande gør ikke automatisk transportøren ansvarsfri eller transportkøberen betalingspligtig. Aftalen, transportreglerne og omstændighederne afgør risikofordelingen.

Kendskab til lavvande kan få betydning for ansvaret

Parterne ser på, om de kendte vandstandsforholdene eller kunne have forudset dem, da de planlagde transporten. De vurderer, om transportøren kunne have tilrettelagt transporten anderledes, om realistiske alternativer fandtes, og om transportøren varslede rettidigt og tog rimelige skridt til at begrænse forsinkelser og meromkostninger.

Hvis lavvande helt eller delvist fører til international vejtransport, kan CMR-loven finde anvendelse. Det afhænger af aftalen og af, om lovens betingelser er opfyldt. Lavvande medfører ikke i sig selv ansvarsfrihed. Påberåber fragtføreren sig lavvande som et uundgåeligt forhold efter CMR-lovens § 24, stk. 2, skal fragtføreren godtgøre, at forsinkelsen skyldes forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger fragtføreren ikke kunne afværge.

Var vandstanden kendt, varslet eller på anden måde mulig at forudse, er det relevant, om fragtføreren ved en anden planlægning kunne have undgået forsinkelsen eller afværget dens følger.

Har parterne aftalt en leveringstid for vejtransporten, foreligger der forsinkelse efter CMR-lovens § 27, når fristen overskrides. Uden en aftalt frist beror vurderingen på, om den faktiske befordringstid overstiger den tid, som med rimelighed kan indrømmes en omhyggelig fragtfører.

Rheinschiffahrtsobbergericht Köln (RheinSchiffOG Köln) afgjorde 27. februar 2009 sag 3 U 204/07, hvor vandstanden faldt før lastningen og under rejsen. Retten fandt, at lavvandet allerede ved lastningen var forudsigeligt og derfor lå i transportørens risikosfære. Transportøren kunne derfor ikke kræve fuld fragt for den ikke-gennemførte del af transporten og måtte selv bære omladningsomkostningerne.

Afgørelsen angår tysk ret om transport på indre vandveje og § 420 i den tyske handelslovbog, Handelsgesetzbuch. Den kan ikke uden videre overføres til danske kontraktforhold, men viser, at transportøren bør indarbejde en kendt eller mulig at forudse transporthindring i planlægningen.

Transportform og aftalegrundlag kan ændre ansvaret

For danske transportkøbere med en nordisk speditør vil NSAB 2015 ofte være en del af aftalegrundlaget. Netværksklausulen i § 2 er central. Hvis parterne har aftalt en bestemt transportmåde, eller hvis det kan bevises, at bortkomst, forringelse, beskadigelse eller forsinkelse indtrådte under transport med et bestemt transportmiddel, skal speditørens ansvar vurderes efter lovbestemmelser og almindeligt forekommende transportvilkår for den konkrete transportmåde, i det omfang de fraviger NSAB 2015 § 6, stk. 2 og 3, eller §§ 15-21.

Ansvaret kan derfor variere under transporten. Opstår forsinkelsen på Rhinen eller Donau, kan reglerne og vilkårene for strækningen få betydning. Opstår den under omlagt international vejtransport, kan CMR-loven blive afgørende.

NSAB 2015 kræver, at speditøren varetager ordregiverens interesser med omhu. Ved forventet lavvande er rettidig information, dokumentation af meromkostninger og vurdering af realistiske alternativer særligt vigtig.

NJORD anbefaler: Gennemgå aftalen, før vandstanden falder

Standardbestemmelser om force majeure giver ikke nødvendigvis et klart svar, når lavvande begrænser kapaciteten. Parterne bør derfor overveje særskilt regulering inden for rammerne af ufravigelige transportretlige regler.

Kontrakten bør blandt andet regulere frister og formkrav for varsling, dokumentation for kapacitetsbegrænsninger og meromkostninger, retten til at ændre rute, transportform eller lastning, fordeling af udgifter til omlastning, ventetid, alternativ transport og terminalophold samt konsekvenserne for leveringstid, eventuelt forsinkelsesansvar og parternes pligt til at begrænse tabet.

Tydelige aftaler mindsker risikoen for tvister om ansvar, betaling og leveringstid.

Lavvande afgør ikke i sig selv, hvem der bærer ansvaret. Det afhænger af den konkrete aftale, de relevante transportretlige regler og omstændighederne. Aftalens bestemmelser om force majeure, varsling, leveringstid, tillæg og ansvarsbegrænsning skal vurderes inden for rammerne af ufravigelige regler.

NJORDs team for sø- og transportret hjælper aktørerne i kontraktkæden med at afklare risikofordelingen og tilpasse transportaftaler og relevante klausuler.



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 40 40 93 59

UF@NJORDLAW.COM