

Sagsøgte har nedlagt påstand om, at sagsøger tilpligtes at anerkende, at NSAB 2000 ikke er aftalt mellem sagsøger og sagsøgte.

Af sagens bilag fremgår følgende vedrørende parternes aftalegrundlag:

I den e-mail, sagsøgte sendte til sagsøgeren den 6. februar 2004, (bilag A) står blandt andet:

DFDS bekræftelse af aftalegrundlag anden version - tilrettet 5/2-04.

I den vedhæftede fil står blandt andet:

Att **V2**

DFDS Horsens - bekræftelse af aftalegrundlag

Vi afregnes altid den billigste rate

I afhenter x vort lager torsdag samt fredag og leverer hos kunder den efterfølgende uge

I adviserer godset hos vore kunder og laver CMR-fragt breve

Palle regnskab forer I direkte med vore kunder

I medbringer paller til ombytning ved afhentning på vort lager i Grønbæk

Vi pakker sendinger kundevis på paller med mærkesedler og folie omkring

Efterservice leveres uden beregning (hvis der ikke er ordinære varer, skal vi betale)

Såfremt der er manko eller skader meddeles dette os omgående

I udfærdiger CMR-fragtbreve - hvor LS-numre skal fremgå af CMR-fragtbrev og hvor LS skal vedhæftes, således vore kunder har mulighed for at checke ved levering

I fremskaffer CMR-kvitteringer uden beregning (e-mail eller fax)

Varer leveres direkte til kunderne uden omlæsning (det vil sige ingen brug af emfangsspeditorer)

Priserne er inklusiv alt

Gyldig til 31/12-05

Betalingsbetingelser: LB. MD. + 30 dg.

herefter fulgte nogle priser

I **V2's** e-mail umiddelbart efter af samme dag står blandt andet:

"du får også lige et udkast fra mig, for det du sender vedrører jo kun dine betingelser. Der mangler lige nogle vigtige detaljer blandt andet med hensyn til bookingtidspunkt, læsebetingelser med mere.

Der var ikke til denne e-mail vedhæftet nogen fil.

Sagsøgte har fremlagt et brev fra sagsøger stilet til sagsøgte (bilag J). Overst på siden står DFDS Transport, og brevet har følgende ordlyd:

Hej **V1** hermed tilbud som aftalt

23/2 **V2**

Med brevet fulgte 3 sider, hvor der også overst i højre hjørne står: DFDS Transport

23. februar 2004

87708090

Transporttilbud - Danmark/Tyskland

Transport måde: Bil

Godsets art: Møbler på paller

Fra: Frit på bil Ans/Danmark

Til: Frit på bil Tyskland

Herefter er der opregnet en række priser. Nederst på siden er trykt IATA og til venstre står med meget små bogstaver 2192 FURN/lbk p2/4

På den følgende side står efter priserne

Booking: godset skal bookes mandag klokken 12.00 med afhentning samme uge og levering ugen efter.

Ved gods der ikke er klar som aftalt eller der bliver afbooket beregnes der tom fragt.

Kontaktperson: Eksport [REDACTED] V2

På denne side står nederst ligeledes IATA og det samme med småt bortset fra at der nu står p3/4.

På sidste side står;

Beregningsgrundlag: Herefter er der nogle talangivelser.

Nederst på denne side står ligeledes IATA og det samme med småt bortset fra, at der står p4/4.

Der er af sagsøgeren fremlagt et brev fra sagsøgeren til sagsøgte (del af bilag 10) og overst i dette brev står overst til højre:

DFDS Transport. Vedrørende dato står 2004 men selve datoen er overstreget, men det kan ses, at der har stået juni. Brevet har følgende ordlyd:

Transporttilbud

Under henvisning til behagelig samtale med Dem og undertegnede har vi hermed fornøjelsen af at fremsende fragttilbud gældende for transporter

Danmark/Tyskland

Vi håber, at dette har deres interesse og vil snarest kontakte Dem.

Med venlig hilsen [REDACTED] V2

Nederst på brevet til venstre står IATA og til højre med småt 2192 FURN/
[REDACTED] Initialer p. 1/4.

Betingelser se bagsiden.

Efter denne side fulgte 3 sider, hvor der på den første står:

transporttilbud Danmark/Tyskland. Siden er forsynet med en overstreget dato her stod, øverst står til højre DFDS Transport og lige under står NSAB 2000

Nederst på siden står betingelser/conditions:

Road Division (DFDS Transport A/S):

Alle opgaver udføres i henhold til Nordisk Speditør Forbunds almindelige bestemmelser (NSAB 2000). Bestemmelserne begrænser vort ansvar for bortkomst forringelse eller beskadigelse af gods til SDR 8,33 pr. kilo og for forsinkelse op til fragtbeløbet maksimalt SDR 50.000,- for hver ordre. Ved oplagring af speditørens samlede ansvar for skade ved en og samme hændelse begrænset til SDR 500.000,- (§27). Særlig opmærksomhed henledes på at krav mod speditøren forældes efter et år (§30) og at panteretten (§14) omfatter såvel aktuel som tidligere krav. Krav på fragt med videre skal honoreres uanset handelsaftalens leveringsbetingelser (§10).

Der forelå yderligere 2 sider forsynet med samme beskrivelse af betingelser og øverst med NSAB 2000. I øvrigt var indholdet det samme som i det transport tilbud sagsøgte har fremlagt.

Sagsøgeren har i retten forevist et omslag og fremlagt indholdet heri (bilag 11), og der står blandt andet: Transportbetingelser:

Road Division

DFDS Transport A/S:

Alle opgaver udføres i henhold til Nordisk Speditør Forbunds almindelige bestemmelser NSAB 2000. Herefter står det samme, som stod nederst på det tilbud, som sagsøgeren har fremlagt.

I en e-mail sendt 29. februar 2004 klokken 17.33 fra [redacted] V2 til [redacted] V1 står:

Emne: Samarbejde.

Hej V1

Vi har nu i seks uger kørt dine forsendelser til Tyskland og må nu tilstå vi har svært ved at leve op til de krav der er forbundet med det. Vi er som du ved et stort firma, hvor ting kører meget i systemer, og det er vigtigt, at der i dagligdagen ikke er for mange afvigelser, der gør, at disse systemer ikke kan anvendes.

De problemer der er, er sådan set lige fra godset bliver booket, hvor det er afgørende for os, at vi får bookingen til aftalt tid med alle de sendinger, der skal læsses den pågældende uge. Ved afhentning er det vigtigt for os at vi har faste tidspunkter, og at varen er klar. Derefter er det vigtigt, at det vi får læsset på bilen, er det, der fra jeres side er oplyst.

Med fuld forståelse for at tingene ikke er så "strømlinede" hos jer, og at I har brug for en enorm fleksibilitet, må jeg dog sige, at det er bedst, vi stopper samarbejdet hurtigst muligt.

Jeg håber på din forståelse og vil gerne høre fra dig, hvornår du har mulighed for at finde en anden løsning på dine transporter.

I en e-mail sendt 1. marts 2004 klokken 10.02 fra [V1] til [V2] står:

Hej [V2]

Jeg har netop idag i min post modtaget "dit tilbud dateret" den 23/2-04, det er heller ikke så væsentligt, da vi jo i mindste detalje tidligere har gennemgået konditionerne og er blevet enige om tingene i henhold til endelig mail af 5/2.

Hvis der er uoverensstemmelser, er det mine, der er gældende, da vi fælles har drøftet dem mange gange.

I svarmail fra [V2] til [V1] samme dag klokken 10.17 står:

Jeg må henvise til den mail jeg har skrevet til dig igår.

Nedenstående er kun endnu et eksempel på at vi ikke er enige om tingene, og så er det bedst, vi stopper samarbejdet hurtigst muligt.

I de priser du har fået fra mig, fremgår omregningsfaktorerne tydeligt. Hvis man kigger på tilbuddet, er det også indlysende, at det er således, at der vil være tale om omregningsfaktorer. Der har på intet tidspunkt været tale om at det skulle være anderledes. I din aftale gør du blot opmærksom på, hvordan vægt/måleforholdet er for dine varer - det andet har ikke været til diskusion. Som nævnt vil jeg bede dig vende tilbage hurtigst muligt, hvornår du har en anden løsning til dine transporter, så vi kan stoppe samarbejdet.

I e-mail fra [V1] til [V2] sendt 1. marts 2004 klokken 10.47 står:

Ok, din fra igår har jeg set, og ringer til dig i løbet af dagen.

Du nævner omregningsfaktor... hvis du mener 1 CBM/kilo og hvad der kan lastes i en bil har vi netop brugt meget tid på at definere denne, venligst se alle de tidligere udkast etc.

Der er under domsforhandlingen afgivet vidneforklaring af speditør [V2] og direktør [V1]

Speditør [V2] har blandt andet forklaret, at hun den 1. november 2006 i år har været ansat i 12 år hos sagsøgeren. De får normalt prisforespørgsler fra kunder og sender så et tilbud. Ved små kunder kræver det mere fleksibilitet, og det med at transportere møbler var en niche. Det var [V1], der henvendte sig omkring transporter i begyndelsen af 2004. Han var meget aktiv og ihærdig, og det skulle gå stærkt. Sagsøgeren havde egentlig ikke tid, men [V1] mødte op på vidnets kontor sidst i januar 2004, og han medbragte sin bekræftelse af aftalegrundlaget. Det var et oplæg til aftalen. Hun sagde, at de også var nødt til at komme med deres udkast. I e-mailen den 6. februar præciserer hun, at det er vigtigt, at de også

fik deres tilbud frem. Hun sendte deres forslag den 23. februar 2004, og der kom først reaktion for sagsøgte den 1. marts. Samarbejdet stoppede umiddelbart efter. De første opgaver fra sagsøgte blev udført i den sidste uge af januar, og de havde transportopgaver for ham indtil den første uge i marts. Det brev fra sagsøgeren til sagsøgte, som sagsøgte har fremlagt dateret 23. februar, er underskrevet af vidnet. NSAB blev ikke drøftet mellem parterne men på alt sagsøgerens brevpapir står henvisning til NSAB fortrykt. Teksten i bunden af brevene er altid således, som det fremgår af transporttilbuddene, som sagsøgeren har fremlagt. Den er påtrykt i forvejen på alle breve, da den ligger fast i deres printer. Vidnet kan ikke forklare, hvorfor der ikke er den foretrykte tekst på det transporttilbud som sagsøgte har fremlagt. Det er i hvert fald ikke en original hun har sendt. Hun ved ikke, hvad det der er trykt med småt i brevets højre nederste hjørne 2192 FURN betyder, men LBX kan være en medarbejders initialer, ligesom **Initialer** er hendes initialer, og de er på det transporttilbud, sagsøgeren har fremlagt. IATA er medlemskab af et luftfartselskab. Vidnet har sendt tilbuddet den 23. februar 2004, men hun har skrevet dette dokument ud mange gange, og så skriver maskinen den dato, hvor udskriften bliver taget, det er derfor der på det tilbud, sagsøgeren har fremlagt, står en anden dato. Da er tilbuddet blev fremsendt var det lagt ind i omslaget med orientering og betingelser. CMR-fragtbreve er et navn, som sagsøgte brugte i sit aftalegrundlag. Sagsøgeren har lavet CMR-fragtbreve. Deri er der ansvarsbegrænsninger. Vidnet mener, hun har sendt brevet den 23. februar 2004, men det må være en kollega, der har lavet de følgebrev, som sagsøgte har.

Direktor **V1** har blandt andet forklaret at han i januar måned 2004 tog kontakt til sagsøgeren, og han kørte til Horsens, hvor han talte med **V2** og **Person 1**. Han skulle skaffe en forsikring, og det gjorde ham. Vidnet og **V2** begyndte konkret at tale om fragter på Tyskland, og forud for aftalegrundlaget af 5. februar forelå der cirka 7 udkast som de drøftede betingelserne i. Det skete både pr. mail og fax. Det eneste, der drøftedes, var pris, efterservice og hvornår levering skulle ske den efterfølgende uge. Når vidnet henviste til CMR, var det fordi, de kunne spare forsikring som mindre kunde. Ifølge NSAB kan der modregnes, så vidnet ville hellere have CMR anvendtes, da sagsøgte var en lille kunde. Vidnet opfattede sagsøgerens e-mail af 29. februar som en opsigelse af samarbejdet, og der var ikke flere transportere, så vidnet måtte finde en anden transportør. Vidnet modtog først sagsøgerens tilbud af 23. februar 2004 den 1. marts i posten. De ting, **V2** nævnte i sin mail af 6. februar 2004 klokken 14.55, var små praktiske ting, eksempelvis bookingtidspunktet. Vidnet har for 30 år siden beskæftiget sig indenfor transportbranchen, og han er uddannet som speditør. Han har været i møbelbranchen godt 20 år. I hans virksomhed er der fire på kontoret og tre til fire på lageret. Når han har fået udført transporter, er det ikke altid NSAB, der har været gældende. NSAB har slet ikke været diskuteret eller været på tale under vidnets drøftelser med sagsøgeren.

Parternes procedure:

Sagsøgeren har til støtte for sin påstand gjort gældende, at V1's udkast til aftalegrundlag kun er sagsøgtes betingelser, og at det fremgår af V2's mail, at disse betingelser ikke blev accepteret. Det endelige tilbud er det, der er udfærdiget af V2 den 23. februar 2004, og sagsøgtes eksemplar skal sammenholdes med sagsøgerens. I sagsøgerens bilag er standardteksten indsat nederst på siden, og sammen med tilbuddet er vedlagt orienteringen og handelsbetingelserne, hvori NSAB er gengivet. Den afgørende dato for handelsvilkårene er den 23. februar 2004. NSAB har ikke været drøftet mellem parterne, men der er tale om to professionelle, der handler sammen. Sagsøgte har vidst, at sagsøgeren handlede på vilkårene i NSAB 2000, og sagsøgte var bekendt med disse vilkår fra tidligere transporter. Sagsøgte ønskede, at CMR i stedet skulle være gældende, men dette har han ikke tilkendegivet overfor sagsøgeren. NSAB 2000 indeholder rimelige og fornuftige regler som normalt anvendes. Sagsøgte fremhævede, at det havde været meget for ham at få udført opgaverne, og sagsøgeren gik med hertil for at gøre sagsøgte en tjeneste, selv om de ikke var enige om aftalerne, men samtidig var der dialog, og den 23. februar kom aftalen på plads.

Sagsøgte har heroverfor gjort gældende, at der ikke foreligger nogen aftale om anvendelse af NSAB 2000 mellem parterne. Først da samarbejdet er opsagt, nævnes NSAB. Den aftale, der foreligger, er den, sagsøgte har skitseret, og heri nævnes fire gange CMR. De indsigelser, sagsøgeren har haft mod sagsøgtes aftalegrundlag, fremgår af sagsøgerens e-mail, og her står intet om, hvilke overordnede regler der skal anvendes, der nævnes kun uoverensstemmelse om uvæsentlige ting, og det er dem, sagsøgeren nævner i sit tilbud af 23. februar 2004. Sagsøgtes aftalegrundlag er et gennemarbejdet udkast. Sagsøgte modtog først sagsøgerens transporttilbud den 1. marts 2004, da samarbejdet reelt er ophørt, og transporter er udført. Hvis sagsøgeren ikke havde kunnet acceptere sagsøgtes aftalegrundlag, kunne sagsøgeren have stoppet transporterne og have ventet med at udføre flere, indtil der var afklaring på, hvad aftalgrundlaget var. I det transporttilbud, sagsøgeren har modtaget, findes ingen henvisning til NSAB 2000, men det fremgår, at det er ekspederet af en anden medarbejder end V2. Den 29. februar 2004 bestemte sagsøgeren, at samarbejde skal ophøre. Det er rigtigt, at sagsøgte er professionel, men sagsøgte er ikke speditør. V1 har ganske vist en uddannelse som sådan, men han må kunne fæste lid til det, parterne har aftalt, og sagsøgeren kan ikke bagefter komme og sige, at helt andre betingelser skal gælde. NSAB 2000 skal vedtages mellem parterne for at være gældende.

Retten bemærkninger:

Efter parternes forklaringer og den foreliggende bevisførelse kan lægges til grund, at sagsøgeren påbegyndte transporter for sagsøgte i slutningen af januar, og der var ikke på det tidspunkt indgået nogen aftale mellem parterne om vilkårene for disse transporter, men der havde været forhandlinger, uden

at der dog under disse forhandlinger havde været nævnt noget om, at NSAB 2000 skulle finde anvendelse.

Sagsøgte sendte den 6. februar 2004 sin opfattelse af aftalegrundlaget til sagsøgeren, der straks sendte en e-mail tilbage om, at der fra sagsøgerens side var nogle andre betingelser, og der nævntes som eksempel herpå læssebetingelser og bookingtidspunkter med videre.

Transporterne fortsatte, og den 23. februar 2004 sendte sagsøgeren et transporttilbud til sagsøgte sammen med et følgebrev. Dette tilbud vedrørte booking, læssebetingelser og priser.

Der er ikke på sagsøgtes eksemplar af brevet dateret 23. februar 2004 henvist til NSAB 2000, og det er ikke bevist af sagsøgeren, at sagsøgte sammen med tilbudet og brevet har modtaget et omslag, hvori der henvises til NSAB eller i øvrigt et tilbud, hvori NSAB var fortrykt.

Det findes herefter ikke bevist af sagsøgeren, at der mellem parterne foreligger en aftale om anvendelse af NSAB 2000.

Sagsøgte har i sit aftalegrundlag flere gange henvist til CMR, uden at sagsøgte har taget afstand herfra, og retten finder ikke, at det forhold, at aftalen bliver indgået mellem to professionelle, samt at V1 for 30 år siden er uddannet som speditør og i øvrigt har kendskab til både NSAB og CMR bevirker at NSAB 2000 skal finde anvendelse i samhandelsforholdet mellem parterne.

Sagsøgtes påstand tages herefter til følge:

Thi bestemmes:

Sagsøger tilpligtes at anerkende, at NSAB 2000 ikke er aftalt mellem sagsøger og sagsøgte.

Sagen udsat.

Retten hævet.

Dommer