



SPEDITØRERNES RETSVÆRN

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Spedition er meget andet end transport!

Speditionsbranchen er kendetegnet ved at udgøre den del af transportkæden, som logistisk tilføjer andet og mere end blot transporten af godset fra A til B.

I nærværende udgave af SPEDITIONSRET rettes blandt andet fokus mod told-, service- og lagermæssige aspekter af logistikken.

Toldbehandling har altid været en del af mange speditørers kerneforretning, og i en artikel sætter vi fokus på de strafferetlige aspekter af speditørers toldbehandling.

Speditørers services afspejles naturligt af kundens behov, og speditøren vil ofte kunne assistere med information til brug herfor i forbindelse med håndtering af godset. Således også i momsmæssig sammenhæng, som vi nærmere redegør for.

I forbindelse med lagerhoteldrift gennemgås, hvordan det undgås, at praktikken overhaler juraen indenfor i forhold til speditørens panteretlige sikkerhed i det oplagrede gods.

Men der bliver også plads til en mere transportorienteret artikel, når vi ser på speditørers muligheder for håndtering af flyselskabers gebyrer ved manglende overgivelse af gods til transport som aftalt.

God fornøjelse med læsningen af SPEDITIONSRET. Hvis indholdet giver anledning til kommentarer eller spørgsmål, er man velkommen til at ringe til Speditørernes Retsværn på 70 13 12 14.

Martin Aabak

NR. 32

OKTOBER 2011

INDHOLD:

Side 2:

OM SPEDITØRENS (STRAF-) ANSVAR I FORBINDELSE MED INDFORTOLDNING I FORKERT TOLDPOSITIONSNUMMER

Side 4:

EU-VARESÆLGERS PLIGT TIL DOKUMENTATION VED EX-WORKS-FORSENDELSER

Side 5:

FLYSELSKABERS OPKRÆVNING AF FRAGT OG GEBYRER VED "NO SHOW"

Side 7:

JURIDISKE FALDGRUBER VED LAGERHOTELAFTALER – SÆRLIGT I RELATION TIL SPEDITØRENS HÅNDPANT

OM SPEDITØRENS (STRAF-)ANSVAR I FORBINDELSE MED IND-FORTOLDNING I FORKERT TOLDPOSITIONSNUMMER

En speditør kontaktede for nylig Speditørernes Retsværn, fordi speditøren var blevet sigtet for overtrædelse af toldloven.

Af advokat Anders Hedtoft, ahe@delacour.dk

Speditøren havde i en årrække samarbejdet med en dansk ordregiver og havde i den forbindelse deltaget i import af forskellige rustfri materialer fra Fjernøsten. SKAT havde foretaget kontrolbesøg hos ordregiveren og havde konstateret, at der for fortoldningerne ikke var betalt korrekt antidumpingtold, idet fortoldningerne ikke var henført til det rigtige toldpositionsnummer.

SKAT gjorde over for speditøren gældende, at speditøren havde optrådt groft uagtsomt ved at anvende de forkerte toldpositionsnumre og præsenterede derfor speditøren for en bøde, svarende til halvdelen af det beløb, som den danske ordregiver havde sparet i told. Til støtte herfor henviste SKAT til, at speditøren som professionelt speditørfirma burde have vidst, at rustfri produkter som de omhandlende ikke kunne tarifere under det anvendte toldpositionsnummer.

Toldlovens § 73 gør det muligt at pålægge en speditør bødeansvar, hvis speditøren enten forsætligt eller groft uagtsomt undlader at foretage (korrekt) angivelse af varer, der indføres til det danske toldområde. Kriteriet for, om speditøren kunne straffes, var altså, om speditøren havde handlet groft uagtsomt.

Speditøren og ordregiveren havde haft et flerårigt samarbejde, og de omhandlende produkter – der alle kom fra den samme

producent – var indfortoldet af speditøren i henhold til ordregiverens instrukser. For den periode, som sigtelsen vedrørte, forelå disse instrukser imidlertid ikke skriftligt.

Forholdet mellem speditøren og ordregiveren

Der er ingen tvivl om, at ordregiveren i forholdet mellem ordregiveren og speditøren har ansvaret for, at ordregiverens gods indfortoldes korrekt. Det indebærer, at ordregiveren skal give speditøren alle de oplysninger, der er nødvendige for, at speditøren kan foretage indfortoldning. Ordregiveren kender godset og skal derfor også instruere speditøren om, hvilket toldpositionsnummer der skal anvendes ved indfortoldning. I praksis forekommer det imidlertid ofte, at ordregiveren – forståeligt nok – er i vildrede og beder speditøren om rådgivning med hensyn til hvilket toldpositionsnummer, der skal anvendes i forbindelse med indfortoldningen.

Speditøren bør i den forbindelse være sig bevidst, at speditøren – som alle andre professionelle – har et ansvar for den rådgivning, som speditøren vælger at yde. Efter § 5 i NSAB 2000 skal speditøren oven i købet godtgøre, at speditøren inden for ordrens rammer har varetaget ordregiverens interesser med omhu – speditøren skal altså på rimelig vis kunne bevise, at speditøren ved rådgivning om hvilket toldpositionsnummer, der skal anvendes, har udvist samme grad af

agtpågivenhed, som de bedste (told) speditører vil gøre i samme situation. Efter omstændighederne indebærer det, at speditøren skal foretage søgning i relevante databaser om, hvorledes det omhandlede produkt håndteres toldmæssigt ikke kun i Danmark, men også i andre EU-medlems-lande.

Speditøren bør derfor altid i forbindelse med sin rådgivning for det første være opmærksom på, at rådgivningen af den omhandlede art er tidskrævende. Videre bør speditøren overveje at fraskrive sig ansvaret for både det anbefalede og det anvendte toldpositionsnummer, for eksempel ved standardmæssigt at markere, at speditøren ikke har forelagt spørgsmålet for SKAT, og at anvendelsen af det omhandlede toldpositionsnummer er ordregiverens ansvar.

Denne overvejelse er relevant, fordi NSAB ikke klart fører til, at ordregiver grundlæggende har ansvaret for det anvendte toldpositionsnummer.

Mange ordregivere har den fejlagtige opfattelse, at speditøren ud fra sin almindelige viden er i stand til at vurdere hvilket toldpositionsnummer, der konkret skal anvendes. Ordregiverne har undertiden ikke forståelse for, at anbefalinger om anvendelse af korrekte toldpositionsnumre forudsætter indgående kendskab til produktets funktionalitet og bestanddele – en viden, som speditøren notorisk ikke kan have – hvorfor anvendelsen af et toldpositionsnummer altid bør være ordregiverens ansvar.

Speditørens ansvar over for SKAT

Speditøren bør omvendt også være sig bevidst, at speditøren har et ansvar i forhold til SKAT. Hvis speditøren forsætligt medvirker til, at godset indfortoldes under et forkert toldpositionsnummer, ifalder speditøren naturligvis et

stafferetligt ansvar. Det samme gælder, som anført indledningsvis, hvis speditøren også har optrådt groft uagtsomt. Dette vil altid bero på en konkret vurdering, og der skal ganske meget til for at slå fast, om speditøren har udvist en sådan grad af uagtsomhed, at denne har handlet groft uagtsomt.

Hvis speditøren kan bevise, at speditøren har handlet på grundlag af en konkret instruks fra ordregiveren, eller at ordregiveren gennem et langvarigt samarbejde har været bekendt med, hvilke positionsnumre varen er indfortoldet under, uden at reagere herimod, er det vanskeligt at forestille sig, at speditøren bliver gjort ansvarlig.

Under alle omstændigheder er det en god ide, at speditøren enten modtager en skriftlig instruks vedrørende anvendelse af et eller flere toldpositionsnumre eller på anden måde markerer over for ordregiveren, at speditøren ikke vil stå på mål for, om det anvendte toldpositionsnummer er rigtigt eller ej.

Den konkrete sag blev løst til fordel for speditøren. SKAT frafaldt efter noget korrespondance sigtelsen, og – må det antages – sender nu regningen videre til speditørens ordregiver.

EU-VARESÆLGERS PLIGT TIL DOKUMENTATION VED EX-WORKS-FORSENDELSER

Danske "Ex Works-sælgere" skal – i momsmæssig sammenhæng overfor SKAT – sikre sig dokumentation for, at varerne har forladt Danmark ved salg til andre EU-lande. Nærværende artikel redegør for, i hvilket omfang dette rent praktisk skal ske, og hvordan en speditør kan assistere sin kunde hermed.

Af advokat Rasmus Køje, rak@dasp.dk

Ved danske sælgers salg til købere i andre EU-lande, er det – i momsmæssig sammenhæng – væsentligt for sælger, at kunne dokumentere, at den solgte vare rent faktisk er overgivet til den EU-baserede køber. Sælger skal nemlig i sit forhold til myndighederne kunne dokumentere, at varen rent faktisk er sendt ud af Danmark – til køber.

Såvel i denne sammenhæng, som for visse andre fundamentale aspekter af internationale handelsaftaler, indtager speditøren derfor en væsentlig rolle overfor sin ordregiver – i denne sammenhæng i særdeleshed, når denne er en dansk sælger af varer til EU-baserede køber(e).

Når kunden overfor speditøren efterspørger dokumentation for varens overgivelse til kundens køber af denne vare, er det fra en speditørvinkel derfor relevant at vide, hvilken dokumentation der reelt efterspørges, så den rette service kan leveres. Mere praktisk må speditøren derfor vide om det, der efterspørges af hans kunde er:

1. et fragtbrev afgivet af speditøren til kunden ved afhentningen i Danmark, eller

2. om det i stedet er den kvitterede genpart heraf, modtaget i forbindelse med afleveringen hos modtager, som er nødvendig.

I henhold til Momsvejledningen 2011, afsnit I.1.1.1., fremgår:

"Sælgeren skal kunne dokumentere, at varerne faktisk er forsendt eller transporteret til et andet EU-land. Se evt. TfS 1999, 355. Dokumentationen kan være i form af transportfaktura, fragtbrev eller erklæring fra fragtfører eller speditør.

Hvis køber eller sælger selv forestår transporten til et andet EU-land, kan dokumentationen bestå i en erklæring om at varen er modtaget i et andet EU-land."

Virksomheder kan støtte ret på indholdet af vejledningen, hvorfor SKAT vil være afskåret fra at rejse krav om betaling af dansk moms, i det omfang vejledningskrav er opfyldt.

Som det fremgår, er en speditørs afgivelse af (f.eks. CMR-)fragtbrev til sin kunde tilstrækkelig

dokumentation for kunden i dennes relation overfor myndighederne, som i Danmark er SKAT.

FLYSELSKABERS OPKRÆVNING AF FRAGT OG GEBYRER VED "NO SHOW"

For nylig har visse flyselskaber indført reviderede vilkår med virkning for blandt andre flyselskabernes danske samarbejdspartnere i speditørens branche. Som noget nyt opkræves et "no show"-gebyr af flyselskabernes kunder, herunder speditører, oven i fragtbeløbet i de tilfælde, hvor godset ikke leveres til flyselskaberne på det aftalte tidspunkt og sted inden flyafgang.

I det følgende beskrives dels, hvornår flyselskabet efter dansk rets almindelige udgangspunkter kan opkræve betaling ved "no show" og dels, hvilke retlige muligheder speditøren har for at imødegå opkrævningen.

Af advokatfuldmægtig Camilla Søbjerg Nielsen, csn@dasp.dk

"No show" er juridisk misligholdelse

Når speditøren indgår en aftale om flytransport af gods med et flyselskab, er speditøren i kraft af aftalen forpligtet til at levere to grundlæggende kontraktmæssige ydelser: 1) Betale fragtbeløbet og 2) levere godset til transport på det aftalte tidspunkt og sted. På modsatte side er flyselskabet forpligtet til at levere sin kontraktmæssige ydelse, nemlig at transportere godset.

Når speditøren ikke leverer godset til flyselskabet i overensstemmelse med aftalen, kan der efter dansk ret være tale om kontraktuel misligholdelse, som giver flyselskabet adgang til juridiske *misligholdelsesbeføjelser*. Eftersom der ved speditørens "no show" – det vil sige ikke-kontraktmæssige levering – er tale om misligholdelse mellem parter, der er kontraktuelt forbundne, har flyselskabet som udgangspunkt ret til at vælge mellem at kræve erstatning af

speditøren som *positiv opfyldelsesinteresse* eller *negativ kontraktinteresse*. Det vil i korte vendinger sige, at flyselskabet kan kræve erstatning af speditøren, enten således at flyselskabet stilles som om godset blev leveret til rette tid og på rette sted (*positiv opfyldelsesinteresse*), eller flyselskabet kan kræve erstatning, således at flyselskabet stilles som om den pågældende transportaftale aldrig var indgået (*negativ kontraktinteresse*). Hensynet bag begge former for erstatning er, at flyselskabet får erstattet det eller de økonomiske tab, som denne måtte have lidt som følge af sin kontraktparts misligholdelse.

Når flyselskaberne med de nye vilkår opkræver betaling af fragt ved speditørens "no show", kræver flyselskabet en form for *positiv opfyldelsesinteresse*, idet flyselskabet betinger sig stillet, som om speditøren havde leveret godset kontraktmæssigt.

I lufttransportbranchen hænder det imidlertid ikke sjældent, at flyselskabet ved kundens/speditørens "no show" efterfølgende booker den ikke-benyttede plads på flyet til en anden kunde mod dennes betaling af fragt til flyselskabet. Opkræver flyselskabet samme fragt af både "no show"-speditøren og af den anden kunde for pladsen på flyet, opnår flyselskabet dobbelt fragt for den samme plads på flyet – en berigelse, som flyselskabet ikke ville have opnået, hvis speditøren havde leveret godset kontrakt-mæssigt.

Ifølge dansk ret skal skadelidte, for at kunne kræve erstatning af sin (misligholdende) kontraktpart, dokumentere et økonomisk tab, lige som skadeslidte har pligt til at begrænse tabet. Den berigelse, som transportøren opnår ved at opkræve dobbelt fragt for den samme plads på flyet, som følge af speditørens "no show", er derfor som udgangspunkt uberettiget – der er med andre ord ikke noget tab at erstatte.

Ikke desto mindre er de omtalte udgangspunkter efter dansk ret fravigelige. Derfor vil et aftalt vilkår, der netop giver flyselskabet ret til at opkræve betaling af fragt ved "no show", selvom flyselskabet ikke lider økonomisk tab derved, være juridisk gældende (uanset om flyselskabet kan afsætte kapaciteten til en anden kunde mod tilsvarende fragtbetaling).

"No show"-gebyrer kan frit aftales

Ifølge visse flyselskabers betingelser opkræves "no show"-gebyret oven i flyselskabets opkrævning af fragtbetøbet.

Efter dansk ret er flyselskaberne kun berettiget til at opkræve "no show"-gebyrer på denne måde, altså oven i opkrævning af fragtbetøbet – den

positive opfyldelsesinteresse, jf. ovenfor – hvis flyselskabets *betingelser* er behørigt vedtaget.

Det er dansk rets almindelige udgangspunkt, at en virksomheds forretningsbetingelser finder anvendelse mellem virksomheden og dennes kunde, når forretningsbetingelserne er udtrykkeligt vedtaget. Vedtagelse mellem erhvervsdrivende skal almindeligvis ske ved individuel aftale.

Det beror derfor på den enkelte aftalemæssige relation mellem speditøren og luftfartsselskabet, hvorvidt de konkrete betingelser *rent aftaleretligt* finder anvendelse.

Finder betingelserne imidlertid anvendelse, er flyselskabets opkrævning af "no show"-gebyret som en del heraf således tilsvarende gældende, medmindre dette konkrete vilkår afviges i det enkelte kontraktforhold.

På samme måde kan speditøren med sin kunde træffe aftale om, at speditøren er berettiget til at videreføre flyselskabets opkrævning af "no show"-gebyret til kunden.

Konklusion

Da de nærmere betingelser for regulering af flyselskabers økonomiske kompensation for kunders "no show", jfr. ovenfor, kan reguleres frit, bliver de konkret vedtagne vilkår afgørende for speditørers retsstilling i denne relation.

For konkret assistance med kontrakter mellem speditører og luftfartsselskaber står Speditørernes Retsværn naturligvis til rådighed – både i relation til den konkrete problemstilling, som i relation til de yderligere (ganske mange) væsentlige juridiske facetter af aftaleindgåelse.

JURIDISKE FALDGRUBER VED LAGERHOTELAFTALER – SÆRLIGT I RELATION TIL SPEDITØRENS HÅNDPANT

af advokatfuldmægtig, Rasmus Schultz Holbæk, rsh@dasp.dk

I moderne spedition er det ofte forekommende, at speditører tilbyder at opbevare kundernes gods på lager.

Til brug herfor indgås typisk – og anbefalelsesværdigt – egentlige lagerhotelaftaler. Sådanne aftaler kan være udformet på mange måder og varierer naturligt i relation til de leverede services, der udover selve opbevaringen kan omfatte accessoriske ydelser, fx i form af ”pluk og pak”, mærkning og måske endda lettere forarbejdning. Denne artikel skal forsøge at belyse en af de mere generelle udfordringer, der kan være omkring speditørernes sikkerhed for kundens betaling ved pant i godset.

Alt afhængigt af det konkrete samarbejde med kunden vil en speditør kunne opleve, at dennes tilgodehavender hos kunden kan udgøre ikke ubetydelige beløb.

Til sikkerhed for betaling af leverede services har speditøren, der arbejder i henhold til NSAB 2000, som udgangspunkt panteret i godset.

Såfremt betingelserne for håndpant er opfyldt i henhold til NSAB 2000 § 14 vil dette i mange tilfælde give speditøren sikkerhed for en stor del af den gæld som kunderne oppebærer. Grundbetingelserne for speditørens panteret i medfør af NSAB 2000 § 14 er beskrevet i Speditionsret nr. 18, og skal ikke gennemgås i dybden her - men kort opsummeret skal følgende betingelser være opfyldt for anvendelse af panteretten:

- NSAB 2000 skal være gyldigt vedtaget mellem parterne,
- Godset skal være i speditørens varetægt, gerne hos en underleverandør,
- Ordregiver skal være debitor for fragten,
- Der må ikke være bedre prioriterede rettigheder i godset.

Det er en betingelse for speditørens udøvelse af panteretten, at samtlige betingelser er opfyldt og effektivt kan opretholdes.

Indimellem vil der dog opstå situationer, hvor speditørens pantesikkerhed er i risiko for at blive gjort illusorisk i praksis. Til disse situationer kan høre det tilfælde, hvor kunden anmoder om, at dennes gods fjernes fra lageret umiddelbart, eller med kort varsel, og hvor speditøren har aftalt at give kredit på afregningen af sit vederlag. I denne situation vil speditøren kunne skulle udføre ordren i henhold til samarbejdsaftalens bestemmelser herom – hvorefter speditøren står i den situation, at godset ikke længere er i hans fysiske besiddelse, på tidspunktet, hvor den manglende betaling kan konstateres – altså når speditørens regning efterfølgende forfalder til betaling.

Imidlertid er det muligt for speditøren at sikre sig mod, at denne situation opstår, ved at indføre dette i aftalen med kunden.

Således kan det fx aftales, at alle udestående tilgodehavender skal betales af kunden senest på dagen for opsigelse af kontrakten, eller når det sidste gods flyttes fra lageret. Alternativt kan det aftales, at samtlige udeståender skal indfries,

såfremt en (på forhånd defineret) del af godset ønskes fjernet.

Mulighederne for at tilføje sådanne klausuler mellem speditør og kunde afhænger af den konkrete situation.

Speditørernes Retsværn assisterer naturligvis gerne med udformning af såvel sådanne

klausuler, som med øvrige aspekter af (lagerhotel-)aftaler.

Til brug for indgåelse af lagerhotelaftaler mellem speditører og kunder, har Danske Speditører udarbejdet en Tjekliste til brug for indgåelse af lagerhotelaftaler, som frit kan rekvireres af medlemsvirksomheder hos Danske Speditørers sekretariat.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:



NORDIC DEBT COLLECTION AS