

SPEDITIONSRET



NUMMER 15
OKTOBER 2004

I DETTE NUMMER:

Forsikringsagentens informationspligt – nye regler pr. 1. januar 2005

Marie Overskov Dam
mod@hts.dk.

Informationspligt over for kunden

Virksomheder, som har indgået aftale om formidling af forsikringsprodukter for et eller flere bestemte forsikringsselskaber, er fra den 1. januar 2005 forpligtet til at oplyse forsikringskøberen om en række forhold i forbindelse med den konkrete forsikringsaftales indgåelse. Informationspligten fremgår af lov om forsikringsformidling, som blev vedtaget den 19. maj i år.



Informationsforpligtelsen omfatter speditør- og transportvirksomheder, som har indgået en aftale om formidling af forsikringsprodukter for et eller flere forsikringsselskaber, og som på vegne af forsikringsselskabet medvirker ved indgåelse af forsikringsaftaler direkte med kunden. Samarbejdsaftalen mellem forsikringsselskabet og speditørvirksomheden, også kaldet forsikringsformidlingsaftalen, bevirker, at speditøren betragtes som agent i relation til forsikringsselskabet.

Hvilke konkrete informationer skal speditøren videregive til kunden?

Speditøren skal til opfyldelse af informationspligten oplyse kunden om følgende informationer senest samtidig med, at den konkrete forsikringsaftale indgås:

1. Navn og adresse på forsikringsagenten dvs. spe-

ditøren.
2. Navn på register, hvor speditøren er registreret, og hvorledes registreringen kan kontrolleres.

3. Information om, hvorvidt speditøren besidder direkte eller indirekte andel på over 10 % af stemmerettighederne eller kapitalen i et bestemt forsikringsselskab.

4. Information om, hvorvidt et forsikringsselskab besidder direkte eller indirekte andel på over 10 % af stemmerettighederne eller kapitalen i speditørvirksomheden.

5. Information om, at speditøren har indgået formidlingsaftale med et eller flere forsikringsselskaber, og at kunden på anmodning kan få oplyst navnene på forsikringsselskaberne.

Speditøren skal til opfyldelse af informationspligten oplyse kunden følgende om den konkrete forsikringsaftale senest samtidig med, at den konkrete forsikringsaftale indgås:

6. Kundens relevante rettigheder i henhold til købeloven.

7. Mulige andre forsikringsdækninger.

8. Forsikringsaftalens dækningsomfang.

9. Forsikringsaftalens løbetid.

10. Betingelser for opsigelse.

11. Hvilke bestemmelser der følger for behandling af klager fra kunden vedrørende aftalen, herunder om der findes en klageinstans.

12. Oplysning om, hvorvidt speditøren modtager provision eller andet vederlag som følge af formidlingsaftalen. Kunden skal endvidere

gøres bekendt med, at de har adgang til at få oplyst provisionens eller vederlagets størrelse på forespørgsel.

Undtagelser til informationspligten

Udover speditør- og transportvirksomheden kun lejlighedsvis og generel rådgivning om forsikring inden for transportbranchen, hvis formålet ikke er at bistå kunden med at indgå en konkret forsikringsaftale, betragtes speditøren ikke som forsikringsagent. Speditøren er dermed ikke omfattet af informationspligten.

Dette gælder også i tilfælde, hvor speditøren skaber kontakten til forsikringsselskabet uden det formål at indgå, forelægge, foreslå eller udføre arbejde i relation til indgåelse af en forsikringsaftale.

Forsikringsselskabets registreringspligt

Forsikringsselskabet, som står bag forsikringsproduktet, er ved samme lov pålagt at føre et offentligt tilgængeligt register, hvoraf deres forsikringsagenter og de i agentvirksomheden ansvarlige personer fremgår. Til brug for forsikringsselskabets registrering, skal agenten, dvs. speditøren, erklære over for forsikringsselskabet,

➤ at speditøren har ansat ansvarlige personer, der besidder den fornødne viden om forsikringsformidling, og

➤ at de ansatte personer, der er direkte beskæftiget med forsikringsformidlingen, besidder en passende viden om de forsikringsprodukter, der formidles, og endelig

➤ at de ansatte personer ikke er under konkurs og

Forsikringsagentens informationspligt - nye regler pr. 1. januar 2004

Side 1

Når udenlandske modpartner spekulerer i sagsomkostningerne

Side 2

Incoterms 2000 DDU - Hvem betaler for hvad?

Side 3

Ny toldkodeks på vej - de væsentligste ændringer

Side 3

Aftalefriheden i certepartier contra konnossementer

Side 4

Har Deres virksomhed problemer med uafsluttede T-forsendelser?

Side 6

Medarbejderne i Juridisk Afdeling

Side 7

Quizz

Side 8

har fremvist en straffeattest uden indførelse om ubetingede frihedsstraffe i 4 måneder eller derover for overtrædelse af straffelovens bestemmelser om dokumentfalsk eller formueforbrydelser.

Det er agenten, dvs. speditøren, som bærer beviset for, at de ansatte opfylder kravene.

Forsikringsagenten, dvs. speditøren, må ikke formidle forsikringsprodukter, førend virksomheden er registreret af forsikrings-selskabet.

Medlemsvirksomheder af Danske Speditører er meget velkomne til at stille spørgsmål angående ovenstående, og skulle der ønskes

en generel gennemgang af virksomhedens standarddokumenter i relation til informationspligten, kan der rettes henvendelse til advokatfuldmægtig Marie Overskov Dam.

Når udenlandske modparter spekulerer i sagsomkostningerne

*Adam Goldschmidt
adg@hts.dk*

I forbindelse med opstart af retssager og løbende i forbindelse med forberedelsen af disse bør de involverede advokater være opmærksomme på, om sagsomkostningerne står mål med det forventelige udfald af retssagen.

På det seneste har vi hos Danske Speditører i flere retssager oplevet en særlig opmærksomhed og foretagsomhed hos nogle udenlandske modparter, som spekulerer i at påføre speditøren ekstra sagsomkostninger, hvorved det økonomiske incitament hos speditøren for at indlede en retssag i Danmark om et ellers berettiget krav mod den udenlandske samarbejdspartner forsvinder eller reduceres væsentligt. Speditøren risikerer derved at miste muligheden for at medindstævne den udenlandske samarbejdspartner og kan endvidere komme til at bære det endelige tab i sagen.



Situationen er den, at speditøren har indgået en samarbejdsaftale med f.eks. et rederi hjemmehørende i udlandet, og i forlængelse af skade på godset indtrådt under transporten rejser speditørens ordregiver eller dennes vareassurandør erstatningskrav over for speditøren i dennes egenskab af kontraherende transportør.

Speditøren reklamerer herefter, hvis ikke allerede gjort, over for den udenlandske samarbejdspartner i dennes egenskab af udførende transportør, over for hvem erstatningskrav tillige søges rejst eller videresendt til. I regressagen mellem den kontraherende speditør og den udførende transportør optræder speditøren som sagsøgte og den udførende transportør som sagsøgte. Som led i opstarten af retssagen skal stævningen, som under disse omstændighe-

der kaldes en ad citationsstævning, og tilhørende bilag forkyndes over for sagsøgte. Dvs. at stævning og bilag præsenteres for sagsøgte, som kvitterer for modtagelsen af dokumenterne. Sagsøgte kan herefter sætte sig ind i de indsigelser, som er gjort over for ham og forberede et forsvar.

Måtte sagsøgte herefter unnlade at deltage i retssagsforberedelsen eller selve domsforhandlingen, kan han dømmes som udebleven, hvilket ikke lader sig gøre, hvis korrekt forkyndelse ikke har fundet sted.

Såfremt retssagen mod f.eks. et udenlandsk rederi verserer ved en dansk domstol, indebærer korrekt forkyndelse, at ad citationsstævning samt bilag skal oversættes til det officielle sprog ved rederiets hjemsted. Navnlig omkostninger til oversættelsen kan være ganske betydelige, ligesom involvering af lokalt retsvæsen og/eller lokal advokat er fordyrende. Efter forkyndelse antager sagsøgte typisk en dansk advokat, som står for den fortsatte forberedelse af sagen for sagsøgte.

Dog er forkyndelse i udlandet med dertil hørende oversættelsesomkostninger ikke nødvendig, hvis den, som sagen ønskes rejst imod, straks antager en dansk advokat, idet forkyndelse i givet fald kan foretages på dansk over for den danske advokat.

Imidlertid unnlader speditørens samarbejdspartner bevidst at antage dansk advokat, hvilket tvinger speditøren til at forkynde i udlandet med dertil hørende omkostninger. Da omkostningerne knyttet til forkyndelse i udlandet er ganske væsentlige, navnlig pga. oversættelsen af ofte omfattende materialer, vil det ofte ikke kunne svare sig for speditøren at afholde omkostninger til forkyndelse, da disse sjældent står mål med det økonomiske udestående, som sagen drejer sig om.

Spekulation i dette forhold fra den udenlandske samarbejdspartners side kan således bewirke, at speditøren ikke kan videresende erstatningskravet, som han er mødt med af ordregiveren, til den udførende transportør.

Denne spekulation stiller endvidere speditøren i en dårlig forhandlingsmæssig position over for den udførende transportør, hvis uenigheden søges løst ved forhandling.

Danske Speditører anbefaler

For at undgå denne uheldige situation anbefaler vi, at speditøren og samarbejdspartneren, f.eks. et rederi, allerede i forbindelse med indgåelse af og som et led i samarbejdsaftalen tager stilling til hvilke(n) dansk advokat(er) - gerne flere - som repræsenterer rederiet i sager, som udspringer direkte eller indirekte af samarbejdsaftalen eller af transporter omfattet af samarbejdsaftalen. Dette vilkår skal ligeledes tiltrædes af pågældende advokat(er). Desuden bør klausul indføres i aftalen om, at såfremt den udpegede advokat trækker sin repræsentation tilbage, skal dette medføre samarbejdspartnerens omgående udpegnings af anden dansk advokat, og i modsat fald betragtes unndladelser heraf som væsentlig misligholdelse af samarbejdsaftalen.

Endvidere anbefaler vi, at speditøren i denne situation selv retter direkte henvendelse til ledelsen hos den udenlandske samarbejdspartner og gør opmærksom på, at en obstruktion af dialogen ved at unnlade straks at udpege en dansk advokat og spekulation i medfølgende omkostninger mod speditøren, som derved tvinges til forkyndelse i udlandet, ikke er befordrende for en fortsat professionel dialog og samarbejde.

Det er meningen, at speditøren ved at slå på den kommercielle relation til samarbejdspartneren måske kan komme uden om de væsentlige omkostninger knyttet til den formelle jura. Ofte vil udfaldet af en sådan dialog være afhængig af styrkeforholdet mellem speditøren og den udenlandske samarbejdspartner, men speditøren bør her være opmærksom på at lade samarbejdspartneren forstå - uanset internt styrkeforhold - at et frugtbart samarbejde forudsætter, at samarbejdspartneren er parat til straks at indgå i dialog om evt. tab, men at dette ikke nødvendigvis betyder, at samarbejdspartneren erkender eller skal erkende nogen skyld, men at alt andet end at være parat til

at indgå i en dialog er uprofessionelt.

Vi assistere hos Danske Speditører med udarbejdelse af samarbejdsaftaler, herun-

der nævnte advokatvilkår, og kan ligeledes formidle kontakt til diverse danske advokater, måtte speditørens udenlandske samarbejdspartner søge sådan information.

Incoterms 2000 DDU – Hvem betaler for hvad?

Omkostningsfordeling mellem køber og sælger ved forsendelser ifølge DDU

Rasmus Koie
rak@hts.dk

I den seneste tid har spørgsmålet om omkostningsfordeling mellem køber og sælger ved DDU-forsendelser været forelagt Juridisk Afdeling adskillige gange, hvilket giver anledning til at bemærke følgende.

Incoterms 2000 regulerer som bekendt forholdet mellem sælger og køber i købsaftalen, men ikke transportaftalen, som sælger og/eller køber netop med afsæt i en Incoterm indgår med speditøren.

Samtlige 13 Incoterms indeholder hver 10 forpligtelser for henholdsvis sælger og køber. I denne artikel beskrives forpligtelsen for sælger og køber til at bære visse omkostninger ved anvendelsen af DDU-klausulen.

DDU

Delivered Duty Unpaid eller ”Leveret told ikke betalt (angivet sted)”.

Ved anvendelse af DDU-klausulen skal sælger afholde udgifterne til forsendelsen af godset samt omkostninger til eksport og transit frem til det tidspunkt, hvor levering ifølge aftalen skal finde sted. Sælger skal med andre ord bære ”Delivery-delen”, mens køber afholder omkostningerne til

import – ”Duty-delen”.

Er omkostningen til importhåndtering af gods i forbindelse med fortoldning en ”duty”?

”Duty” omfatter betaling af told, afgifter,

moms, skatter og gebyrer mv., der hidrører fra import af godset. Omkostningerne til selve fortoldningen kan formentlig ikke betragtes som en egentlig toldomkostning,

men som en omkostning, der udspringer af pligten til at bære toldomkostningen.

Selvom omkostningen til håndteringen af fortoldning således vanskeligt kan betragtes som en toldomkostning, skal køber udover betalingen af told, moms og afgifter, tillige betale håndteringsomkostningen, idet den udspringer af pligten til at betale for importklareringen.

Hvem er speditørens ordregiver?

De forskellige Incoterms bør være afgørende for, hvilken af købeaftalens parter der optræder som speditørens ordregiver. Men uanset vilkåret kan speditøren holde sig til den af parterne, som han faktisk modtager en ordre fra, jf. NSAB 2000 § 10.

I medfør af NSAB 2000 § 10 kan speditøren således – uanset hvad der er aftalt mellem køber og sælger – holde sig til sin ordregiver for betaling af fragt og udlagte udgifter i tilknytning hertil.

For at undgå tvivl om identiteten af speditørens ordregiver, anbefaler Danske Speditører, at speditøren udsteder booking note til den, som ordren faktisk modtages fra, uanset indhold af den aftalte Incoterm.

Ny toldkodeks på vej – de væsentligste ændringer

Stine Monefeldt Holm
smh@hts.dk

EU-Kommissionen fremlagde denne sommer et udkast til en ny samlet toldkodeks, som Danske Speditører er blevet opfordret til at kommentere. Det formelle forslag sættes i værk af Kommissionen i løbet af efteråret og skal herefter til politisk drøftelse i Ministerrådet og Parlamentet.

Danske Speditør fremsendte sit svar direkte til Kommissionen i august 2004 og deltager naturligvis også i den forestående nationale høringsprocedure ultimo 2004.

Hvad er toldkodeks?

EU's toldkodeks er den grundforordning (lov), som danner grundlaget for, hvad man kan lovegive for på toldområdet. Det er begrænset, hvor tit man støder på toldkodeksen i dagligdagen, men den definerer nogle rammer, som udfyldes af de såkaldte

gennemførelsesbestemmelser. Disse fastlægger, hvilke dokumenter og regler der gælder, når man skal importere eller eksportere en vare.

I realiteten er der to væsentlige ændringer af toldkodeksen undervejs. Den ene handler om en generel modernisering og forenkling, mens den anden bl.a. handler om at skabe øget sikkerhed ved EU's ydre grænse. Der vil i artiklen blive redegjort for de to væsentligste ændringer i det følgende benævnt ”Sikkerhedsændringen” og ”Moderniseringsændringen”.

Sikkerhedsændringen

Sikkerhedsændringen, som allerede er kommet mere end halvvejs gennem lovgivningsprocessen i EU, indeholder flere elementer, der vil få direkte indflydelse på

alle danske importører, speditører og transportører.

Den vigtigste ændring er, at der fremover skal ske en anmeldelse af varernes ankomst, før de når EU's ydre grænse. Den egentlige toldbehandling skal fortsat ske i importørens hjemland, men der skal foretages en sikkerhedskontrol baseret på en risikoanalyse ved den eksterne grænse. Risikoanalysen kræver forudanmeldelse med i hvert fald en del af de oplysninger, der ligeledes er nødvendige ved fortoldningen.

I Danmark har vi allerede vænnet os til, at en transport skal anmeldes 2 timer før, den når Danmarks grænse, så princippet er ikke ukendt for os. Derimod er kravet epokegørende nyt for de fleste andre lande. Kravet om forudanmeldelse skal indsættes direkte

i toldkodeksen, mens kravet om, hvor lang tid inden ankomst anmeldelsen skal ske, vil blive sat ind i de gennemførelsesbestemmelser, som først skal forhandles på plads efter toldkodeksen er vedtaget.

Det ser dog ud til, at tidskravet vil variere alt efter type transport og måske også oprindelse. Det forventes, at et krav om 2-timers forudanmeldelse ved vejtransport vil blive standard. Til gengæld ventes kravet vedrørende containergods fra oversøiske havne at blive fastsat til en frist for indgivelse af forudanmeldelse på 24 timer før, skibet afsejler. Begrundelsen for dette er, at rederne vil undgå, at de får besked på, at en bestemt container – og dermed hele skibet – ikke må komme i havn i EU, når skibet har været undervejs i 3-4 uger. Hvis de skal af med en sådan uønsket container, kan det i praksis kun ske før skibet afsejler.

Der vil også være krav om forudanmeldelse ved eksport af varer ud af EU. Det forventes, at det vil minde om NCTS, hvor anmeldelsen indgives til den lokale toldmyndighed, der i løbet af en time-out skal beslutte sig for (på baggrund af en elektronisk risikoanalyse), om der er grund til at foretage yderligere kontrol.

Derudover skal der indføres et nyt begreb i toldkodeksen – nemlig ”godkendt erhvervsdrivende” (”Authorised Economic Operator” – AEO). Begrebet bygger på de samme ideer som i den svenske ”Servicetrappe”, idet virksomheder, som kan dokumentere orden i sagerne, kan få visse lempelser, når varerne krydser grænsen. I stedet skal de igennem en godkendelsesprocedure og opfylde en række endnu ikke specificerede krav. Lempelserne kan principielt vedrøre såvel sikkerhedskontrollen som toldprocedurerne, men alle detaljerne er endnu ukendte, da de skal indsættes i de efterfølgende gennemførelsesbestemmelser.

Moderniseringen

Den generelle modernisering af toldsystemet betyder bl.a., at to nye principper gøres

til en del af grundlaget for toldkodeksen. For det første skal elektronisk kommunikation være hovedreglen, der kun i særtilfælde skal erstattes af eller suppleres med papir. De nugældende regler bygger på anvendelsen af et enhedsdokument (på papir), mens elektronisk angivelse anses for at være en lempelse fra disse regler. I det nye toldkodeks bliver forholdet således omvendt, idet anvendelsen af IT bliver det normale, mens papirproceduren bliver undtagelsen. For det andet skal det være muligt for virksom-



heder fra et medlemsland at foretage alle transaktioner alle steder inden for EU. Det kan være som importør, toldagent, speditør eller andre, der har med fortoldningen eller andre toldprocedurer at gøre.

Overordnet er det tanken at gennemføre en generel forenkling med færre procedurer og færre undtagelser, ligesom der skabes bedre forudsætninger for samarbejde med told- samt øvrige myndigheder, for herved at opnå målsætningen om et ”single window”, hvor man kan håndtere alle kontakter til myndighederne på én gang.

Udkastet indeholder desuden en række ændringer, der har indflydelse på bl.a. toldskyldens opståen, idet stedet for toldskyldens opståen ændres til der, hvor angivelserne indleveres eller der, hvor bevillingshaveren er etableret modsat i dag, hvor toldskylden opstår ved grænsen.

Endvidere tænkes toldskyldens opståen fremover i højere grad bestemt af objektive

omstændigheder end af graden af skyld fra operatørens side, sådan som reglerne er i dag. Dog præsenteres der i de konkrete afsnit om skyld, god tro og, hvornår man kan blive mødt med efteropkrævninger, ikke nogen substantiel ændring ved det foreliggende udkast.

Derimod ser det ud til, at afsnittet om direkte og indirekte repræsentation gøres mere entydigt, således at det bliver muligt at bruge den type repræsentation, man finder mest praktisk i hvert tilfælde, og at man desuden kan fungere som repræsentant over for myndighederne i alle EU-lande.

Alt i alt er der grund til at være tilfreds med det første udkast, men der er endnu lang vej før det bliver til virkelighed. Kommissionen vil her i efteråret skrive det formelle forslag på baggrund af den netop foretagne høring. Det formelle forslag skal derefter under medlemsstaternes kærlige behandling, hvor det vil vise sig, om forenklingerne er gået så langt, at landene vil bede om særregler på både det ene og det andet område, så reglerne kan knopskyde, indtil de ligner dem, vi har i dag

Efter den nationale procedure skal det hele igennem Europaparlamentet, hvor man kan være sikker på, at alle særinteresser vil få lejlighed til at fremkomme med deres synspunkter. Den samlede proces tager mindst et år, og de nye regler kan derfor tidligst være på plads ved udgangen af 2005 – med henblik på at de kan træde i kraft et år senere.

Danske Speditører følger udviklingen tæt og vil naturligvis holde medlemmerne løbende orienteret. Afslutningsvis skal der lyde en opfordring til Danske Speditørers medlemmer som de daglige brugere af de nye regler om at fremkomme med bemærkninger og input til brug for Danske Speditørers videre arbejde med den nye EU Toldkodeks. Input og eventuelle spørgsmål kan rettes til advokatfuldmægtig Stine Monfeldt Holm.

Aftalefriheden i certepartier contra konnossementer

Merete Waring
mwa@hts.dk

Forelæggelse af certepartiaftaler fra vore medlemmer har ført til nogen ”forbavselse” over, i hvor vidt et omfang containerredier i certepartifart tillader sig at fraskrive sig ethvert ansvar for forsinkelser. Konsekvensen af disse fraskrivelse kan føre til alvorlige erstatnings- og kundeplejemæssige problemer for speditøren, når ordregivers transportordre lyder på stykgods befragtet til eller fra Danmark. Indholdet i

herværende artikel er koncentreret om forsinkelsesansvaret, der dog blot er et af flere forhold, som kan indebære erstatningsmæssige forskelle til ulempe for speditøren i relation til hans ordregiver og speditørens regresadgang over for rederen. Årsagen er den udtalte aftalefrihed, der gælder for certepartier, contra de strenge bestemmelser i Sølovens kap. 13, der gælder ved stykgods-transporter.

Speditørens ansvar i henhold til Sølovens kap. 13

Stykgodset fragtes typisk i samlegodscontainere på grundlag af rederiets eget rejsecerteparti. Har transportøren status som transportør hæfter han i relation til sin stykgodskunde på grundlag af konnossement, der reguleres af Sølovens kap. 13 om stykgodstransporter. Kap. 13 gælder ufravigeligt enhver transport, hvor læsning

eller losning sker i Danmark, Norge, Sverige og Finland. Speditøren har for sit vedkommende med en reder aftalt en befragtning på grundlag af et certeparti, der som sagt kan aftales på – nærmest – helt frie vilkår. Speditøren risikerer derfor at være underlagt de typisk af rederen formulerede certepartiaftaler med vide beføjelser for rederiet til at afskrive sig ethvert ansvar for forsinkelse, men skal selv ”stå skoleret” i henhold til den strengere regel i Sølovens kap. 13, § 278.

Manglende definition af forsinkelse

I stykgodstransporter foreligger forsinkelse iht. kap. 13, når godset ikke er udleveret til aftalt tid. Er der ikke aftalt en frist, foreligger der forsinkelse, når godset ikke udleveres inden for et tidsrum, som det under de foreliggende omstændigheder er rimeligt at kræve af en omhyggelig speditør. § 278 definerer således ikke noget eksakt tidsrum, hvor forsinkelse i juridisk forstand endnu ikke anses for at være indtrådt. Det vurderer domstolene, og sagerne er meget konkrete. Der er dog ikke tvivl om, at tidsrummet vil være væsentligt kortere end det tidsrum, speditøren må acceptere fra rederiets side. Er der opstået en forsinkelse, der overstiger 60 dage, skal man være opmærksom på, at kap. 13 om stykgods bestemmer, at godset betragtes – og skal erstattes – som bortkommet.

Rederiets ansvarsfraskrivelse må dog i visse tilfælde kunne kaldes så uacceptabel, at ansvarsfraskrivelsen i certepartiet må blive tilsidesat af en domstol.

Speditøren risikerer således at skulle erstatte forsinkelser over for sine stykgodskunder i henhold til § 280, stk. 2, maksimalt svarende til 2 ½ gange fragten, mens speditøren ikke kan gøre regres for over for rederiet, der har ansvarsfraskrevet sig forsinkelsesansvaret.

Endelig kan der også blive mulighed for, at speditøren i de tilfælde, hvor han har status af formidler, ifalder et formidleransvar i henhold til NSAB § 5 for manglende omhu i valget af transportør. Ansvaret er her begrænset til SDR 50.000, og der vil stadig ikke være en regresadgang over for rederen.

Dokumentets betydning for retlig regulering

Mens Sølovens bestemmelser i kap. 14 om rejsebefragtning, delbefragtning og tidsbefragtning for det første i henhold til § 321, stk. 3, som hovedregel kun gælder internordisk fart, er kapitel 14 fravigelig/deklaratorisk, dvs. at reglerne stort set alle kan fraviges til fordel for bortfragteren/rederen. Det skal for god ordens skyld indskydes, at den danske sølov også uden for internordisk

certepartifart under visse omstændigheder kan komme til anvendelse.

Det afgørende for, om en transport reguleres efter kap. 13 om stykgods eller kap. 14, er alene aftalen. Når der således udstedes et certeparti, er dette aftalegrundlaget, og udstedes et BL indeholdende angivelse af kollo/kolli og kiloangivelse, er aftalen underlagt kap. 13. Det er altså det konkrete dokument, der afgør, om en transport reguleres på den ene eller den anden måde.

I internordisk certepartifart er enkelte be-



stemmelser i kap. 14 dog ufravigelige. I det væsentlige gælder det erstatningsreglerne i kap. 13, §§ 274-285 og 287-289, reklamerationsreglen i § 288 samt forældelsesreglen i § 501, stk. 1, nr. 7.

Derfor er speditøren i en sådan befragtning, selv når der er udstedt certeparti mellem speditøren og ordregiver, omfattet af ansvarsreglen for forsinkelse i kap. 13, jf. § 278. Er speditørens transportaftale med rederen ligeledes undergivet et certeparti, vil såvel reder som speditør i internordisk fart være ansvarlige i henhold til ansvarsreglerne i kap. 13. Der skal dog gøres opmærksom på problemet, når speditørens aftale om certepartifart med en reder indebærer, at andet gods skal afhentes f.eks. allerede i Frankrig, inden der læsses gods i Købehavn til befragtning i Stavanger. Speditørens certepartiaftale med rederen falder uden for kap. 14 og naturligvis kap. 13, mens certepartiaftalen med ordregiver falder inden for kap. 13. Herved kan speditøren igen skulle erstatte i henhold til § 280, mens hans regresadgang kan være nærmest illusorisk.

Hvornår er kap. 13 tilsidesat?

Der kunne herefter stilles det spørgsmål, om speditøren har en mulighed for stadig at befragte flere samlegodscontainere, men bringe transporten ind under reglerne i kap. 13 i forholdet til rederen. I litteraturen er det opfattelsen, at der må være en grænse for, hvor små mængder gods, der skal transporteres, uden at certepartiet vil blive erklæret som en ugyldig fravigelse af kap. 13. Op-

gives f.eks. to containere som kolli med kiloangivelse, vil der således teknisk set være tale om en stykgodsordre. Spørgsmålet er herefter, om en domstol vil betegne to containere som mindre gods. Vurderingen herfra vil være, at domstolene nok snarere vil være tilbøjelige til at tilsidesætte et certeparti og lade fragtaftalen være omfattet af kap. 13, hvis det er en ikke speditør, der bliver mødt med denne mulige omgåelse af rettighederne i kap. 13. Spørgsmålet ses ikke at være afgjort ved retten endnu.

Aftaler speditøren befragtning af 2 containere, og der udstedes certeparti mellem speditøren og rederen, og måtte en domstol betegne fragten som stykgods, vil rederen rent erstatningsmæssigt kunne begrænse sin erstatning ved forsinkelse til 2 ½ gange fragten over for speditøren i henhold til kap. 13, jf. § 280. Der kan således stadig opstå et væsentligt misforhold, når den forsinkelseserstatning, speditøren skal udrede til flere stykgodsordregivere, skal krediteres med maksimalt hver enkelt kundes fragtbetaling gange 2 ½.

En anden forhindring vil være, at et krav over for rederiet om udstedelse af konnossement på Sølovens betingelser med overvejende sandsynlighed fører til en afvisning af at udføre transporten med skibe, der fragter på certepartier. Under alle omstændigheder vil fragtpriisen fordyres.

Rederiets manglende information

Det man skal være opmærksom på i certepartier, er blandt andet, at rederen gives beføjelser til løbende at ændre sejlplanerne. Dette kan bevirke, at et vigtigt grundlag for at gøre annullering gældende – i visse certepartier – kan tilsidesættes. Rederen kan i visse certepartiaftaler undlade at informere om løbende udskydelser af afsejling fra diverse havne. Speditøren må derfor selv holde sig underrettet om tidsplanerne og videreformidle disse til sine kunder.

En overvejelse er, om man skriftligt kan forpligte rederen til løbende at underrette om sejlplanerne. Muligvis vil rederen på denne måde kunne ifalde et ansvar for tilsidesættelse af denne aftale i henhold til de almindelige erstatningsregler i kontrakt. Men det må befrægtes, at han ved at henviser til certepartiaftalen også kan ”snige” sig uden om dette ansvar.

De strenge regler, der således gælder mod at fravige ruten med den konsekvens, at fragten forsinkes, i kap. 13, § 275, stk. 2, modsvars altså ikke i certepartiet. Fuld ret til ruteafvigelse, forlængede ophold i havne mv. ses aftalt i certepartier og kan betragtes som værende aftalt af hensyn til rederens indtjeningsmæssige interesser.

Forebyggelse af erstatningsansvar

Konklusionen i herværende artikel er, at certepartifart er reders marked, og at speditøren i videst muligt omfang må forsøge at aftale leveringsfristen, så den imødegår "worst case scenario". For tillige at undgå

et rådgivningsansvar i henhold til NSAB 2000 skal speditøren samtidig rådgive ordregiver om, at denne skal sikre sig, at en varereforsikring dækker i tilfælde af betydelig forsinkelse.

Konsekvensen er også, at speditøren må tage højde for i sin prissætning, at han risikerer at bære et ansvar, der ikke kan videregives til udførende reder.

Har Deres virksomhed problemer med uafsluttede T-forsendelser?

Søren Staberg
sst@hts.dk

Juridisk konsulent Søren Staberg og stud. jur. Charlotte Stendal varetager sagsbehandling af told- og momskrav rettet mod Danske Speditørers medlemmer under EU's forsendelsesordning. I denne artikel beskrives T-sagsafdelingens arbejdsgang, ligesom de udbudte medlemservices præsenteres.

Behandlingen af uafsluttede T-forsendelser

Told & Skat meddeler i første omgang hovedforpligtede, at en given forsendelse ikke ses afsluttet ved bestemmelsestoldstedet. Såfremt Danske Speditørers ordning for fast- eller enkeltkaution er benyttet, underrettes Danske Speditører herefter om, at foreningen som kautionist for medlemmet (hovedforpligtede) ikke er frigjort for kautionforpligtelsen for forsendelsesekspeditionen. Denne underretning modtages inden 12 måneder fra forsendelsens opstart. I umiddelbar forlængelse heraf fremsender Danske Speditører et brev til hovedforpligtede, hvori opmærksomhed henledes på den uafsluttede forsendelse.

Så snart første meddelelse fra Told & Skat modtages, skal hovedforpligtede iværksætte en grundig sagsbehandling med henblik på at foranledige forsendelsen afsluttet. Dette sker typisk i samarbejde med T-sagsafdelingen. Danske Speditører underrettes således om eventuelle meddelelser eller krav fra myndigheder, herunder særligt forslag til afgørelse samt endelig afgørelse fra Told & Skat. Endelig skal medlemmet sikre bevarelsen af ethvert muligt regreskrav mod parter i sagen, der måtte være ansvarlig for, at forsendelsen ikke er blevet behørigt afsluttet. Hovedforpligtedes

forpligtelser i relation til behandlingen af uafsluttede forsendelser følger af kautionsbetingelserne vedrørende enkeltkaution afsnit III, pkt. 8, samt kautionsbetingelserne vedrørende samlet kaution afsnit III, pkt. 7. Sker der misligholdelse af disse forpligtelser fra medlemmets side, vil Danske Speditører have mulighed for at rette et

Dersom medlemmet (hovedforpligtede) vurderer, at det trods tilbundsgående sagsbehandling ikke er muligt at føre bevis og dermed afslutte forsendelsen, skal dette umiddelbart meddeles Danske Speditører. Samtidig skal medlemmet fremsende en redegørelse for den udførte sagsbehandling med oplysning om afsender, udførende

fragtfører, agent, modtager m.v. Eventuelt forslag til afgørelse/endelig afgørelse fra Told & Skat vedlægges i kopi. Har medlemmet overholdt kautionsbetingelserne, vil Danske Speditører som kautionist sørge for, at krav på told og moms bliver betalt qua den bagvedliggende kautionsforsikring.

Administrationsaftaler

Danske Speditørers medlemmer har mulighed for at indgå en administrationsaftale vedrørende uafsluttede EU-forsendelser med foreningen. En sådan aftale indebærer, at Danske Speditører udfører samtlige sagsbehandlingsskridt fra den første underretning fra Told & Skat til forsendelsens afslutning. Foreningen har gennem årene haft gode erfaringer med administrationsaftalerne, idet medlemsvirksomhederne herigennem aflastes for "detektivarbejdet" i forbindelse med sagsbehandlingen, der således i det hele varetages af foreningen. Danske Speditører fakturerer herefter medlemmet for tidsforbruget, og timetaksten er DKK 650,00 ekskl. moms. Spørgsmål til T-sagsafdelingens arbejde samt services kan rettes til juridisk konsulent Søren Staberg.



regreskrav mod medlemmet for eventuelle udbetalinger i tilknytning til den uafsluttede forsendelse.

Det er generelt vigtigt, at Danske Speditører holdes løbende orienteret om, hvilke skridt der iværksættes af medlemmet. Foreningen har mange års erfaring med behandling af uafsluttede forsendelser og kan derfor vejlede i, hvordan der over for toldmyndighederne føres tilfredsstillende bevis for, at forsendelsen er gennemført forskriftsmæssigt. Danske Speditører sørger også for, at kravet er opgjort og fastsat korrekt, samt at toldmyndighederne har overholdt eventuelle frister. Medlemmet er altid velkommen til at kontakte Danske Speditører for råd og vejledning, og erfaringsmæssigt er mulighederne for at afslutte en forsendelse størst, såfremt der er kontinuerlig dialog og samarbejde mellem forening og medlem.

Medarbejderne i Juridisk Afdeling



Adam Goldschmidt
Advokat,
cand. jur.
tlf: 7225 5660
adg@hts.dk



Marie Overskov Dam
Advokatfuldmægtig,
cand. jur.
tlf: 7225 5657
mod@hts.dk



Stine Monefeldt Holm
Advokatfuldmægtig,
cand. jur.
tlf: 7225 5656
smh@hts.dk



Rasmus Køie
Advokatfuldmægtig,
cand. jur.
tlf: 7225 5661
rak@hts.dk



Merete Waring
Advokatfuldmægtig,
cand. jur.
tlf: 7225 5659
mwa@hts.dk



Søren Staberg
Juridisk konsulent,
cand. jur.
tlf: 7225 5655
sst@hts.dk



Charlotte Stendal
Stud. jur.
tlf: 7225 5655
cst@hts.dk

Tip en 13'er

- og vind en rundvisning for to på Børsen, tre flasker vin og to timers gratis juridisk rådgivning

Sæt kryds i det felt, du mener, er det rigtige.

Spørgsmål	1	X	2
1. Hvad står "DDU" for?	"Direct Distribution of Underpants"	"Delivered Duty Unpaid"	"Delivered Door Unlocked"
2. Hvad er Danske Speditørers hjemmesideadresse?	www.dasp.dk	www.danskespeditoerer.dk	www.spedition.dk
3. Hvad er timeprisen for juridisk rådgivning hos Danske Speditørers juridiske afdeling?	DKK 1.800,00 + moms	DKK 2.500,00 + moms	DKK 950,00 + moms
4. Hvad står der i NSAB 2000 § 10, stk. 1?	Ordregiveren skal betale speditøren	Speditøren kan ansvarsbegrænse til SDR 8,33 pr. kilo gods	Speditøren skal sørge for forsikring af oplagret gods
5. Kan medlemmer få gratis telefonisk rådgivning hos Juridisk Afdeling?	Ja	Nej	Kun hvis medlemmet selv kender svaret på forhånd
6. Hvem er Danske Speditørers uddannelseschef?	Lisbeth Olesen Pflug	Lars Bom	Kalle Anka
7. Hvor mange jurister er ansat i Juridisk Afdeling?	3	4	6
8. Hvad står HTS for?	"Hovedstadens Trafik Selskab	"Hændelig Transit Skade"	"Handel, Transport og Serviceerhvervene"
9. Hvornår blev Danske Speditører etableret?	1909	1959	1999
10. Hvad betyder NSAB?	"Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser"	"Nu Skal Affaldet Brændes"	"Nice, Straight And Beautiful"
11. Hvor bor Danske Speditører?	Runde Tårn	Amalienborg	Børsen
12. Hvor ofte udkommer speditionsret?	Årligt	Kvartalsvis	Hvert halve år
13. Hvad betyder SAF?	"Speditør AnsvarsForsikring"	SAF er safaridyrenes fagforening	"Speditørernes AnkeFormidling"

Hiv siden af og fax den til Danske Speditører på fax nr. 33 32 52 27 inden den 31. oktober 2004! Den heldige vinder får direkte besked og offentliggøres i næste udgave af "Speditionsret".

Afsender:

Navn: _____ Firma: _____ E-mail/tlf.: _____