

SPEDITIONSRET



Danske Speditører og MAQS Law Firm indgår samarbejde

Philip Graff, advokat
 philip.graff@dk.maqs.com

Danske Speditører og MAQS Law Firm (MAQS) har med virkning fra 1. juni 2005 indgået aftale om at outsource Danske Speditørers juridiske afdeling til MAQS i København.

MAQS er et full service og internationalt advokatkontor, som også har kontorer i Sverige (Stockholm, Göteborg og Malmö), Polen (Warszawa) og Baltikum (Tallinn). MAQS har faste samarbejdspartnere i de øvrige lande i Norden og Østersøområdet og har en ambition om fremtidigt at dække disse områder via egne kontorer.

MAQS har mere end 200 ansatte og arbejder som ét firma, det vil sige med fælles overskudsdeling på tværs af kontorer og landegrænser. Dette tilsikrer medlemmer i Danske Speditører fordelagtige priser og effektive ydelser, også ved juridisk sagsbehandling i udlandet.

I Danmark ledes MAQS' transportretsgruppe af advokat Philip Graff, der efter uddannelse i transport- og forsikringsafdelingen hos Dragsted Advokater samt tillige på specialiserede søretskontorer i London i perioden 1988-94 igennem en længere årrække har indtaget ledende stillinger hos A.P. Møller Mærsk i Danmark og i udlandet. De øvrige jurister i transportretsgruppen er Marie Overskov Dam og Rasmus Køie, som begge har været ansat i Danske Speditører i en længere periode, samt tillige Søren Holmblad og Patrick Dabrowski. I forbin-

delse med outsourcingen har MAQS endvidere fra Danske Speditører ansat stud.jur.erne Marie Agerlin Petersen og Flemming Jensen, som hovedsageligt arbejder med T-sager, og sekretær Pernille Bredgaard Høeg, som varetager inkassosagerne for medlemmerne. Afdelingen vil i den kommende tid blive



LAW FIRM

styrket yderligere til glæde for medlemmerne af Danske Speditører.

Det er aftalt mellem Danske Speditører og MAQS, at Juridisk Afdeling opretholder sit kontor på Børsen hos Danske Speditører, og medlemmerne vil således stadig kunne bevare et tæt forhold til afdelingen. Samtidig vil et medlem ikke bare kunne få transport-juridisk rådgivning, men også al anden relevant erhvervsjuridisk rådgivning. MAQS er specialister inden for eksempelvis agent- og forhandleraftaler, konkurrenceret, ansættelsesret, fast ejendom, virksomhedsoverdragelse og beskyttelse af patenter og varemærker. Via vore egne kontorer og tætte samarbejdsrelationer kan vi også assi-

stere med udenlandske sager, herunder naturligvis specielt i Norden og Østersøområdet. Ved anvendelse af vore egne kontorer kan vi tilbyde samme fordelagtige timerater som i Danmark.

MAQS' filosofi er at yde pålidelig og kompetent rådgivning med udgangspunkt i kundens behov. Vi lægger vægt på uhøjtidelig og klar information omkring de forhold, vi behandler. Flertallet af juristerne i transportafdelingen har arbejdet uden for advokatkontorer og kender derfor også den "virkelige" verden. Vi mener, at dette giver bedre mulighed for at forstå medlemmernes problemer.

Juridisk Afdeling vil sammen med den nye ledelse i Danske Speditører være en proaktiv partner for medlemmerne, og det kan forventes, at vi i fællesskab vil søsætte flere produkter og konstruktive tiltag i nærmeste fremtid.

Vi glæder os til samarbejdet med medlemmerne af Danske Speditører og hører gerne om konkrete ønsker fra medlemmernes side. Henvendelse kan rettes til advokat Philip Graff, tlf. 33 12 45 22, mail philip.graff@dk.maqs.com, og yderligere information om MAQS kan findes på www.maqs.com.

NUMMER 17
AUGUST 2005

I DETTE NUMMER:

Danske Speditører og MAQS Law Firm indgår samarbejde

Side 1

Speditørers ret til fragtbetaling

Side 2

Forsikringsdirektiv

Side 2

Cabotagekørsel

Side 3

Fremtidig succes med løsning af uafsluttede T-forsendelser

Side 4

Medarbejderne i Juridisk Afdeling

Side 5

Speditørers ret til fragtbetaling

Ordregiverhæftelse i medfør af NSAB 2000 § 10

Rasmus Køie, adv.fm.
rasmus.koie@dk.maqs.com

I den seneste tid har Juridisk Afdeling modtaget ganske mange forespørgsler fra medlemmer om, ved hvilken part (sælger/ afsender eller køber/modtager) fragt og andre udgifter ved transporten skal og kan opkræves.

Typisk vil omkostningsfordelingen være aftalt mellem sælger og køber, enten som en selvstændigt udformet, integreret del af aftalen eller ved anvendelse af en internationalt anerkendt handelsklausul, f.eks. Incoterms 2000.

Som en serviceydelse vil mange speditører ofte splitte deres afregning op, således at en del af regningen afkræves sælger og den anden del køber i overensstemmelse med den af parterne valgte omkostningsfordeling. Visse situationer bringer dog tvivl om den specifikke fordeling, ligesom likviditeten hos en af parterne kan være dårlig, hvorfor speditøren ønsker sikkerhed for at kunne

holde sig til sin ordregiver. Faren ved at acceptere en tredjepart som fragtdebitor er, at denne med rette efterfølgende kan afvise at betale fragt med henvisning til ikke at have indgået fragtaftale med speditøren – hvilket ikke sjældent ses i Danske Speditørers inkassoafdeling, som varetages af Juridisk Afdeling.

Speditørens retsstilling ved omkostningsfordeling i henhold til handelsaftalen mellem køber og sælger reguleres af NSAB 2000. Heri fastslår § 10, stk. 1, at ”Uanset hvad der gælder for ordregiverens betalingspligt eller transportaftale med andre end speditøren, har ordregiveren pligt til på anfordring at betale speditøren dennes tilgodehavende (vederlag, forskud, godtgørelse af udlæg m.v.) mod fornøden dokumentation.”

Speditøren vil således kunne holde sig til sin ordregiver for betaling af sine ydelser,

uanset om ordregiveren måtte have aftalt en omkostningsfordeling med sin handelspart, hvorefter denne skal afholde omkostningerne. Med andre ord er ordregiveren pligtig at betale speditørens ydelser, uanset ordregiverens aftaler med andre end speditøren.

Dette giver anledning til at fastslå vigtigheden af bevissikring i forbindelse med transportaftalens indgåelse, da spørgsmålet om, hvem den rette ordregiver måtte være, dermed afklares.

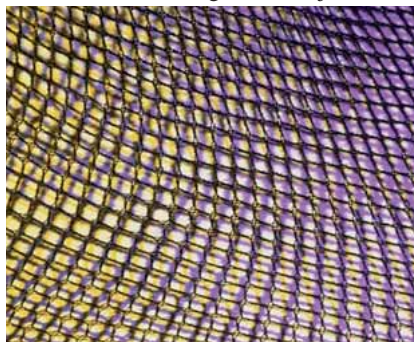
Såfremt mere specifikke spørgsmål i forlængelse af ovenstående ønskes afklaret, særligt i henhold til fortolkning af Incoterms 2000, kan Juridisk Afdeling naturligvis kontaktes på vort nye hovednummer: 70 13 12 14.

Forsikringsdirektiv

Marie Overskov Dam, adv.fm.
marie.overskov.dam@dk.maqs.com

Juridisk Afdeling informerede ved artikel i Speditionsret nr. 15 oktober 2004 om nye regler for virksomheder, der formidler forsikringsprodukter; eksempelvis vareforsikringer for et eller flere bestemte forsikringsselskaber. Reglerne trådte i kraft den 1. januar 2005 og indebærer en informationspligt for formidlervirksomheden.

Danske Speditører har i forbindelse med lovens ikrafttræden og i samarbejde med



Forsikring & Pension haft rettet henvendelse til den ansvarshavende myndighed, Finanstilsynet, for at drøfte undtagelsesmuligheder fra lovgivningen.

Finanstilsynet har afvist at undtage branchen, og såfremt Danske Speditørers medlemsvirksomheder ifalder betingel-

serne fastsat i lovgivningen, har medlemsvirksomheden en informationspligt over for de kunder, som tegner forsikring via speditøren som forsikringsformidler. Læs nærmere om de konkrete betingelser og informationspligten i Speditionsret nr. 15 oktober 2004 som findes på www.dasp.dk.

Ifølge Forsikring & Pension skulle Finanstilsynet imidlertid efterfølgende, og på baggrund af drøftelser omkring den bagvedliggende EU-lovgivnings implementering i de øvrige europæiske lande, mundtligt have tilkendegivet, at en speditør ikke kan betragtes som formidler i det tilfælde, hvor det er speditøren, der er forsikringstager under en samlet police, men hvor den forsikrede interesse er varejerens interesser.

Ved denne aftalekonstruktion er der ikke tale om formidling af forsikringer, og virksomheden omfattes ifølge oplysninger fra Forsikring & Pension ikke af informationspligten, som påhviler forsikringsformidlere, jf. den nye lovgivning om forsikringsformidling.

Medlemsvirksomhederne opfordres på denne baggrund til at indrette forsikringsaftaler med udgangspunkt i den oven for nævnte konstruktion, hvilket i øvrigt

synes at være den hyppigst forekommende aftalekonstruktion på markedet allerede på nuværende tidspunkt. Medlemsvirksomhederne opfordres til at drøfte nærværende problemstilling og den nævnte aftalekonstruktion med deres forsikringsselskab, såfremt aftalekonstruktionen ikke allerede foreligger.

Danske Speditørers samarbejdspartner Tryg Forsikring har tilkendegivet, at de vurderer, at deres vareforsikring for fremmed regning er i overensstemmelse med ovennævnte anbefaling. Såfremt dette imod forventning ikke skulle være tilfældet, er Tryg Forsikring indstillet på at lave de fornødne tilretninger.

Spørgsmål herom kan rettes direkte til Tryg Forsikring, att. Preben Nielsen eller Kaj Drasbeck på tlf. 70 11 20 20.

Øvrige spørgsmål i anledning af ovenstående kan rettes til Marie Overskov Dam på Juridisk Afdelings direkte tlf. 70 13 12 14 eller pr. e-mail til marie.overskov.dam@dk.maqs.com.

Cabotagekørsel

Jesper Stenbæk, chefkonsulent
jhs@hts.dk

Cabotagekørsel i EU - herunder Danmark - reguleres af forordning 3118/93 EØF (cabotageforordningen), hvorefter: "Enhver transportvirksomhed .. som er indehaver af en fællesskabstilladelse .. har adgang til .. midlertidigt at udføre intern vejgodstransport for fremmed regning i en anden medlemsstat .. uden at have hjemsted eller andet forretningssted dér."

Cabotagekørsel betegner gråzonen mellem transnational kørsel og kørsel i det land, hvor transportvirksomheden er etableret. Reglerne regulerer dermed de nationale myndigheders adgang til at kunne beskatte en given virksomhed, som er etableret på landets område.

Cabotageforordningen gælder ubetinget for de lande, der var medlem af EU før 1. maj 2004, samt Slovenien, Cypern og Malta. For så vidt angår resten af de nye EU-lande, er der tidligst adgang til cabotagekørsel:

- for Polen og Ungarn den 1. maj 2007 og
- for de baltiske lande, Tjekkiet og Slovakiet den 1. maj 2006.

Forbudet gælder begge veje, dvs. at f.eks. danske transportører ikke må udføre cabotagekørsel i sidstnævnte lande, og disse transportvirksomheder må ikke udføre cabotagekørsel i de "gamle" EU-lande. Forbudene kan endvidere forlænges for enkeltlande til senest 1. maj 2009, hvis en åbning skønnes at medføre alvorlige forstyrrelser på det nationale marked.

Cabotagekørsel udgjorde i 2002 0,8 % af den samlede nationale og internationale transportvirksomhed i EU. Internt i EU er der dog store forskelle på intensiteten. De små medlemslande udfører relativt meget cabotagekørsel, og det er i de store lande, hvori kørselen bliver udført.

Udvidelsen af EU kombineret med den stadige harmonisering af transportmarkedet vil efter al sandsynlighed medføre en stigning i andelen af cabotagekørsler, hvorfor emnet vil blive stadig mere relevant i fremtiden.

Definitionen

Ud over ovennævnte forordningstekst har der ikke eksisteret en EU-harmoniseret definition på cabotage. Særligt har fortolkningen af begrebet "midlertidig karakter" hidtil været meget varieret inden for EU.

Eksempelvis er Frankrigs fortolkning pt., at man i en periode på 60 dage kun må udføre cabotage enten sammenhængende i 10 dage eller i 15 dage fordelt over hele perioden. Til sammenligning har eksempelvis Danmark ikke til dato taget stilling til en fast fortolkning af begrebet.

En præcis definition på cabotagekørsel afhænger således dels af

- en præcisering af ordet "midlertidig", dvs., hvor længe man må køre i det pågældende land, samt af
- om der knyttes andre specifikke betingelser til tolkningen, f.eks. at kørslen kun må være enkeltstående, og/eller at den skal foregå i tilslutning til en international tur.

EU-kommissionen er fremkommet med en meddelelse om fortolkningen af "midlertidig karakter" samt de tilknyttede betingelser i forbindelse med cabotage.



En fortolkende meddelelse er ikke lovgivning. Meddelelsen er udtryk for Kommissionens fortolkning af reglerne. Hvis man mener sig ramt af reglerne, kan man gå til de nationale domstole, der kan forespørge EF-domstolen, om fortolkningen er i overensstemmelse med EU-retten. Betydningen af en fortolkende meddelelse må derfor ikke overvurderes.

Kommissionens fortolkning kan dog også blive adopteret af f.eks. de danske myndigheder, hvorefter det vil være lov på dansk område, indtil en eventuel underkendelse af fortolkningen fra EF-domstolen foreligger.

På baggrund af ovennævnte forordning og diverse retspraksis på området konkluderer Kommissionen, at man vil foretage en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde. Vurderingen vil blive foretaget med en tolerance på en til to måneder for en national tidsbegrænsning ud fra tjenesteydelsens

varighed og hyppighed samt dens periodiske karakter og kontinuitet.

Varighed står for det tidsrum (uger, måneder), i løbet af hvilket en virksomhed udfører en eller flere cabotagekørsler i.

Hyppighed står for, hvor mange kørsler, der gennemføres om måneden eller om året.

Periodisk står for, hvor regelmæssige cabotagekørslerne er, dvs. om kørslerne er regelmæssige eller tilfældigt opståede.

Kontinuerligt står for, om virksomheden i en periode udelukkende udfører cabotagekørsler.

Kommissionen har på forespørgsel udtalt, at den vil acceptere nationale forskrifter, hvorefter cabotagekørsel accepteres i en periode på ikke under en måned.

Ønsker de nationale myndigheder således at forbyde cabotagekørsel, der foregår i mindre end en måned ad gangen, skal myndighederne kunne argumentere for, at kørslen foregår

- varigt, kontinuerligt eller regelmæssigt eller er
- systematisk og ikke blot lejlighedsvis,

for at Kommissionen vil kunne acceptere et nationalt forbud mod kørselen. En sådan argumentation vil som udgangspunkt ikke blive godtaget af Kommissionen.

Ønsker de nationale myndigheder at forbyde cabotagekørsel, der foregår i mere end to måneder ad gangen, skal myndighederne kunne argumentere for, at denne kørsel ud fra en samlet vurdering af varighed, hyppighed, periodicitet og kontinuitet overskrider cabotagereglerne. Jo længere kørselen foregår, jo mere vægt vil en argumentation for, at kørselen er ulovlig ud fra kriterierne, have.

Sanktionerne

EU's cabotageforordning er ikke straffesanktioneret. Ulovlig cabotagekørsel vil i Danmark kunne straffes i henhold til gods-kørselsloven, da der er tale om kørsel uden tilladelse. Standardbøden for en førstegangsovertrædelse er DKK 4.000.

Reglernes primære sigte er regulering af staternes beskatningsret. Hovedsigtet er derfor ikke at begrænse konkurrencen mellem virksomhederne i EU.

Det følger heraf, at konsekvensen af en overtrædelse af reglerne er, at transportvirksomheden vil kunne betragtes som værende etableret i landet, hvor kørselen udføres. Dette medfører, at virksomheden kan straffes for overtrædelse af skattelovgivningen samt eventuelt for overtrædelse af overenskomsten.

Dette vil i sig selv kunne medføre krav om betaling af større skattekrav og bødebøder, der langt overskrider selve bøden for ulov-

lig kørsel.

De danske myndigheders holdning

Den relevante danske myndighed, Færdselsstyrelsen, er forespurgt, hvorvidt man påtænker ændring af praksis med baggrund i meddelelsen. Styrelsen har hertil bemærket, at Kommissionens meddelelse vil indgå i fortolkningsmaterialet, hvorudfra konkrete sager modtaget fra eksempelvis politiet besvares. Der er ingen aktuelle planer om at indføre en decideret dansk

definition.

Det er også Færdselsstyrelsens opfattelse, at cabotageordningen som udgangspunkt er en fiskal regel og ikke en transportkonkurrenceregulering. Det er dog samtidig styrelsens opfattelse, at politiets landevejskontroller også har mulighed for at gribe ind over for beviselig ulovlig cabotage, f.eks. af transportører fra de nye EU-lande.

Fremtidig succes med løsning af uafsluttede T-forsendelser

- samarbejde, et nøgleord.

Flemming Jensen, stud.jur.

flemming.jensen@dk.maqs.com

Denne artikel søger at præcisere forholdet mellem de involverede parter i T-sagsbehandlingen og sætter især fokus på kautionsstagerens forpligtelser i forbindelse med kautionsordningen.

Parternes indbyrdes forhold

Såfremt en EU-T-forsendelse ikke er afsluttet inden 2 måneder fra dens opstart, vil Told & Skat herefter underrette hovedforpligtede herom. Er det ikke muligt efterfølgende at afslutte T-forsendelsen, nedskrive kravet, påstå forældelse e.l., må kravet fra Told & Skat betales. Såfremt hovedforpligtede har overholdt kautionsbetingelserne, jf. aftale om samlet eller enkelt kaution mellem Danske Speditører og kautionsstager, der blev vedtaget ved tegning af kautionsaftalen, betaler Danske Speditører i egenskab af kautionist kravet fra Told & Skat. Kautionsbetingelserne vil blive behandlet senere i nærværende artikel. Til dækning af udgiften ved betaling af Told & Skats krav har Danske Speditører tegnet forsikring hos Tryg Forsikring, der udbetaler beløbet til Danske Speditører, såfremt Tryg Forsikring skønner, at der er foretaget tilfredsstillende sagsbehandling af T-sagen og kautionsbetingelserne er overholdt.

Tryg Forsikring har mulighed for at afvise kautionsdækning i det konkrete tilfælde samt opsig kautionsaftalen med kautionsstager for efterfølgende forsendelser, såfremt det af Tryg Forsikring skønnes, at sagsbehandlingen ikke har været tilfredsstillende, eller de øvrige betingelser ikke er opfyldt. Ophævelse af kautionsaftalen kan med samme grund ligeledes foretages af Danske Speditører overfor kautionsstager. Det er derfor vigtigt for alle parter at påse overholdelse af betingelserne.

Uønskede tilfælde

Det viser sig fra tid til anden, at sagsbehandlingen fra hovedforpligtedes side ikke har været foretaget behørigt, og hvor Juri-

disk Afdeling ikke i tide er blevet informeret om sagen, hvorfor løsning af sagen har været særdeles problematisk - og i nogle tilfælde praktisk umulig. Dette kunne have været undgået ved tidligere iværksættelse af et frugtbart samarbejde mellem hovedforpligtedes T-sagsansatte og Juridisk Afdeling. Juridisk Afdeling har god erfaring med løsning af T-sager og tilbyder meget gerne sin hjælp. Man kan derfor som hovedforpligtede med fordel sparre med Juridisk Afdelings sagsbehandlere allerede tidligt i sagsbehandlingen.

Denne artikel søger at tydeliggøre kautionsstagers forpligtelser i forbindelse med kautionsordningen, så et godt og resultatgivende samarbejde mellem hovedforpligtede, Danske Speditører og Tryg Forsikring kan sikres i fremtiden.

Kautionsstagers forpligtelser som hovedforpligtede

Danske Speditører tilbyder på nuværende tidspunkt to former for kaution: enkelt kaution, der omfatter én bestemt identificeret forsendelse, og samlet kaution, der omfatter flere forsendelser og dækker et i kautionsdokumentet anført maksimumbeløb. Forpligtelserne er identiske for begge kautionstyper, hvorfor der i nærværende artikel ikke skelnes mellem disse to.

Indledningsvis er man som hovedforpligtede forpligtet til i videst muligt omfang at sikre en forskriftsmæssig og over for Danske Speditører (kautionisten) loyal gennemførelse af T-forsendelsen. Udfører man ikke selv transporten, har man pligt til at få fragtførerens/ordregiverens erklæring af ansvar for afslutning af T-dokumentet samt at hæfte herfor. En sådan erklæring kan foreligge i form af en (generel) skriftlig aftale mellem hovedforpligtede og udførende fragtfører. Tillige har der gennem tiderne været stor succes forbundet med udførende fragtførers attestation af en toldgodsfor-

pligtelseserklæring (eller et tilsvarende dokument), hvorfor denne fremgangsmåde bestemt anbefales af Juridisk Afdeling. En toldgodsforpligtelseserklæring kan gratis rekvireres hos Danske Speditører ved at kontakte Therese Lindenskov Andersen via e-mail tla@hts.dk.

Skulle det imidlertid ske, at forsendel-



sen ikke bliver behørigt afsluttet, har man yderligere betingelser at opfylde, såfremt kautionsdækning ønskes. Der skelnes i den forbindelse imellem situationer, hvor kautionsstager selv er udførende fragtfører og situationer, hvor man benytter en anden speditør til at fragte godset.

I situationer af førstnævnte art har man, hvor dette er muligt, pligt til at fremskaffe alternativt bevis for fortoldning. Er man derimod ikke selv udførende fragtfører, har man pligt til at fremskaffe dokumentation for behørig overgivelse af forsendelsesdokumenter til udførende fragtfører/ordregiver samt at dokumentere sidstnævntes anerkendelse af forpligtelsen til at afslutte T-dokumentet og hæfte herfor.

Er T-forsendelsen ikke behørigt afsluttet ved afgangstoldstedet, modtager man som hovedforpligtede underrettelse fra Told &

Skat om et evt. krav. Ved modtagelsen af denne underrettelse er man forpligtet til at starte tilbunds gående sagsbehandling med henblik på at afslutte forsendelsen eller skaffe bevis på fortoldning. Da kravet fra Told & Skat ofte modtages ca. en måned efter modtagelsen af den første underretning, skal der foretages sagsbehandling inden udløbet af dette tidsrum, så betaling af kravet samt evt. påløbne renter derved kan undgås. Det skal i den forbindelse understreges, at påløbne renter ved manglende betaling til forfaldsdag ikke er omfattet af kautionsordningen, hvorfor disse renter må erholdes af kautionstager selv.

Man skal i øvrigt allerede ved modtagelsen af første underretning fra Told & Skat indsende en kopi af denne til Juridisk Afdeling. I øvrigt skal kopi af al anden meddelelse fra myndighederne vedr. den uafsluttede T-forsendelse også indsendes til Juridisk Afdeling. Dette sikrer Juridisk Afdelings overblik over sagen og gør det muligt for Juridisk Afdeling at servicere kautionstagerne ved at kunne være behjælpelig med sagsbehandlingen allerede fra begyndelsen

af forløbet. Det bør i den forbindelse nævnes, at tidligere sager viser, at kontinuerlig dialog mellem hovedforpligtede og Danske Speditørers sagsbehandlere ofte har været udslagsgivende for efterfølgende at opnå afslutning af en uafsluttet T-forsendelse. Her findes også begrundelsen for kautionstagers pligt til at følge Juridisk Afdelings anvisninger i behandlingen af T-sagerne.

Er det ikke muligt at skaffe bevis for fortoldning eller på anden måde efterfølgende at afslutte T-forsendelsen, har man pligt til at ansvarligholde den udførende fragtfører/ordregiver straks og inden ét år løbende fra 3 måneder efter indgåelsen af aftalen om transport, for derved at sikre Tryg Forsikrings regreskrav mod den udførende fragtfører/ordregiver.

Kautionsordningens succes i fremtiden

Kautionsordningen er et tre-parts-forhold, som forudsætter positiv deltagelse fra alle parter. Problemer opstår derfor, såfremt én eller flere parter forsømmer sine forpligtelser, hvilket formindsker de tilbageværende parters fordele. Med udgangspunkt i den

fælles interesse for alle parter oplevelse af kautionsordningen som en succes henstiller Danske Speditører og MAQS Law Firm således alle kautionstager til at foretage en grundig sagsbehandling i samarbejde med Juridisk Afdeling. Dette samarbejde er en nødvendighed for fortsat fremtidig succes i arbejdet med sager under kautionsordningen vedr. T-forsendelser i EU og kautionsaftalen med Tryg Forsikring.

For yderligere information om T-forsendelser samt Juridisk Afdelings behandling af T-sagerne henvises til artiklen "Har Deres virksomhed problemer med uafsluttede T-forsendelser?" i Speditorsret nr. 15 fra oktober 2004. Endvidere er en online-udgave af artiklen tilgængelig på www.dasp.dk.

Yderligere spørgsmål besvares meget gerne ved henvendelse til Marie Agerlin Petersen; marie.agerlin.petersen@dk.maqs.com, eller Flemming Jensen; flemming.jensen@dk.maqs.com, MAQS Law Firm.

Vi ser frem til et fortsat positivt og frugtbart samarbejde.

Medarbejderne i Juridisk Afdeling



Philip Graff
Advokat
philip.graff@dk.maqs.com



Marie Overskov Dam
Advokatfuldmægtig
marie.overskov.dam@dk.maqs.com



Rasmus Køie
Advokatfuldmægtig
rasmus.koie@dk.maqs.com



Patrick Dabrowski
Advokatfuldmægtig
patrick.dabrowski@dk.maqs.com



Søren Holmblad
Advokatfuldmægtig
soren.holmblad@dk.maqs.com



Pernille Bredgaard Høeg
Advokatsekretær
pernille.bredgaard.hoeg@dk.maqs.com



Marie Agerlin Petersen
Stud.jur.
marie.agerlin.petersen@dk.maqs.com



Flemming Jensen
Stud.jur.
flemming.jensen@dk.maqs.com