

SPEDITIONSRET



HTS · Handel, Transport
og Serviceerhvervene

NUMMER 19
FEBRUAR 2006

I DETTE NUMMER:

Transport- og logistikaftaler

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

I forbindelse med den stadig stigende konkurrence, både nationalt og globalt, har flere og flere transportkøbere fået øje på logistik og transport som et område for effektivisering og dermed omkostningsbesparelser. Dette har i den senere tid givet sig udslag i, at adskillige transportkøbere udfærdiger mere generelle transport- og logistikkontrakter, hvor speditører ofte i en auktionlignende proces kan byde på at levere transportløsninger og ikke sjældent med prisen som en væsentlig faktor.

Der kan være ganske gode grunde til at effektivisere transportydelse, f.eks. bedre planlægning, mindre dødfragt, mindre spildtid mv., men det ses desværre også nærmere som en regel end en undtagelse, at transportkøbere pålægger speditørerne ganske betydelige ekstra forpligtelser, både i forhold til NSAB og i forhold til internationale regelsæt, f.eks. CMR og ved

søtransport.

Det ses jævnligt i kontrakterne, at der i en klausul henvises til, at "NSAB 2000 er gældende for transporter i henhold til denne kontrakt, såfremt ikke andet er anført i kontrakten", hvorefter kontrakten udhuler flertallet af de væsentligste beskyttelser, NSAB tilsikrer speditøren, herunder omkring ansvarsbegrænsninger, ansvarsfrihedsgrunde, forældelse, reklamation og tilbageholdsret. Opmærksomheden henledes på, at speditøransvarsforsikringen ofte alene dækker ansvar i henhold til NSAB 2000, og at ansvar, der ikke støttes på NSAB 2000, men alene på kontrakt, dermed ikke som hovedregel er dækket. Dette er velkendt hos mange speditører, som derfor får transportkontrakter individuelt dækket hos deres ansvarsforsikringselskab. Det er dog tvivlsomt, om denne praksis er specielt gavnlig, eftersom både NSAB 2000 og de øvrige transportretlige

regelsæt i vidt omfang er baseret på erfaringer omkring en rimelig fordeling af ansvaret ved logistik- og transportaftaler.

Danske Speditørers juridiske afdeling har omfattende erfaring i at rådgive medlemmerne omkring logistikaftaler og vil effektivt kunne påpege risici for speditøren i forbindelse med indgåelsen af disse. Omkostningerne hertil er overskuelige i forhold til det potentielle ansvar, en speditør ofte som udgangspunkt mødes med i disse standardiserede logistik- og transportaftaler.

Såfremt transportudbyderen går ind i en seriøs diskussion med transportkøberen, vil der ofte være mulighed for at finde et rimeligt kompromis, og dette er umagen værd, idet disse ofte vedrører ganske betydelige transportmængder og dermed stor omsætning (og tillige potentielt ansvar).

Omsider dom i "Lille Dan"-sagen

David Rubin, advokat
david.rubin@dk.maqs.com

Højesteret har netop afsagt dom i den såkaldte "Lille Dan"-sag.

Sagen omhandlede told og afgifter for et parti cigaretter, som bortkom under transport fra Danmark til Rumænien.

Ved dommen blev DanTransports engelske ansvarsforsikring frifundet for DanTransports krav om betaling af ca. DKK 1.000.000,00,

som DanTransport havde betalt til Told og Skat som hovedforpligtet i henhold til et T-dokument. DanTransport havde ikke haft noget at gøre med selve transporten af de cigaretter, som bortkom og udløste kravet på told og afgifter.

DanTransports police hos de engelske ansvarsassurandører omfattede DanTransports ansvar som "Speditør, Trans-

portør og Opbevarer" (freight forwarders, transporters and warehousemen), og dækningen omfattede efter policen

".....contractual liabilities as defined by the Nordic Freight Forwarders Association Rules 1985 and/or other legal liabilityand/or CMR"

Efter ordlyden var der altså tale om en temmelig bred

Side 1

Side 2

Side 3

Side 3

Side 4

Side 6

Side 7

Side 8

dækning, og det helt afgørende spørgsmål under sagen var, om "other legal liability" også omfattedes af ansvaret som hovedforpligtet efter T-dokumentet over for Told og Skat, uanset at der ikke var tale om et erstatningsansvar i traditionel forstand. DanTransport fremhævede i denne forbindelse, at netop toldbehandling var et af de klassiske speditjonsopdrag, inden for hvilket område speditøren derfor havde et særligt indgående kendskab og ansvar.

I forbindelse med toldbehandlingen havde DanTransport ved en fejl anvendt en kautionsattest fra en anden kunde, som ikke havde noget at gøre med den pågældende transport, og DanTransport gjorde derfor også under sagen gældende, at der som følge af denne ansvarspådragende fejl var dækning under forsikringen, idet den pågældende kunde ville have lidt et tab, såfremt DanTransport ikke havde betalt told- og afgiftsbeløbet til myndighederne.

Hverken Landsretten eller Højesteret fandt imidlertid, at den pågældende kunde havde været udsat for risiko for tab ved DanTransports uberettigede brug af kautionsattesten, og der var derfor ikke dækning for told- og afgiftsbeløbet under forsikringen i

den anledning.

For så vidt angik ansvaret som hovedforpligtet efter T-dokumentet fandt både Landsretten og Højesteret, at der var tale om en garantiforpligtelse, som ikke var omfattet af ansvarsforsikringen, uanset at denne efter sin ordlyd dækkede "any legal liability".



Selvom ansvarsforsikringen altså var meget bredt formuleret, faldt ansvaret som hovedforpligtet uden for dækningen, idet der ikke var tale om et sædvanligt erstatningsansvar som følge af ansvarspådragende forhold, men et garantiansvar, som

må sidestilles med et kautionsansvar.

Der kan derfor være god grund for speditører til jævnlige at gennemgå deres forsikringer, eventuel med sagkyndig bistand, så man undgår at komme i den situation, at et måske ganske betydeligt krav falder uden for dækningen, selvom kravet udspringer af et helt sædvanligt speditjonsopdrag som eksempelvis bistand ved toldbehandling, som jo fortsat, som DanTransport fremhævede under sagen, er en af de klassiske speditjonsydelse.

Andre eksempler på den slags grimme overraskelser kan være opbevaring eller transport af eksempelvis vin og spiritus, som ofte er undtaget fra dækningen under en sædvanlig SAF-forsikring. Et andet eksempel kan være, når en speditør fra tid til anden, anvender egne biler til CMR-transporter (eller tilsvarende for andre transportformer fx flytransporter, hvor speditøren charterer egne fly), da ansvaret for egne transportere ikke omfattes af den sædvanlige SAF-forsikring.

Danske speditørers ret til begrænsning af ansvaret ved grov uagtsomhed

Lissi Andersen, advokat
lissi.andersen@dk.maqs.com

Højesteret har nu anerkendt, at § 5 i NSAB 2000 medfører, at speditøren fortsat kan påberåbe sig reglerne i NSAB 2000 om begrænsning af ansvaret, selvom speditøren har handlet groft uagtsomt.

Efter at Højesteret i en dom i maj 2005 anerkendte, at § 4 i NSAB 85 må forstås således, at alene forsætlige handlinger og undladelser afskærer speditøren fra at påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsbegrænsning i NSAB 85, har Højesteret nu anerkendt, at det samme gør sig gældende i relation til den tilsvarende bestemmelse i NSAB 2000 § 5.

Den nye Højesteretsdom er banebrydende, al den stund at det i dansk ret normalt antages, at aftalte klausuler, der begrænser en skadevolders ansvar, ikke er gyldige i tilfælde, hvor skadevolder har handlet groft uagtsomt. En sådan klausul bliver derfor jævnt hen tilsidesat af domstolene som værende et urimeligt kontraktvilkår.

At § 5 i sagen ikke tilsidesættes som værende urimelig skyldes NSAB 2000's sær-

status som "agreed document". Højesteret udtalte således:

"NSAB 2000 er blevet til efter drøftelse mellem brancheorganisationer for transportører og transportkøbere. Ansvarsbegrænsningen i § 22, jf. § 5, indgår sammen med en række andre bestemmelser i disse standardvilkår, som må antages at hvile på en samlet afvejning, herunder af hensynet til forsikringsmulighederne. På denne baggrund finder Højesteret ikke grundlag for i medfør af aftalelovens § 36 at tilsidesætte ansvarsbegrænsningen i videre omfang end bestemt i § 5."

Dommen førte konkret til, at en speditør kunne begrænse sit ansvar i anledning af tyveri af en ladning computere, uagtet at speditøren i helt utilstrækkeligt omfang havde undladt at sikre, at transporten af de tyveritækkelige varer blev gennemført med godt resultat. Denne undladelse blev i første instans af Sø- og Handelsretten karakteriseret som værende grov uagtsom, hvilken karakteristik Højesteret tilsluttede sig. I stedet for at erstatte godsets fulde værdi, blev

erstatningen begrænset til SDR 8,33 per bortkommet kilo, jf. NSAB 2000 § 22.

NSAB 2000 § 5 er således unik i transportretlig sammenhæng, idet bemærkes, at der i samtlige de love og konventioner, der regulerer landevej-, sø-, jernbane- og lufttransport er indføjede bestemmelser om, at transportøren ikke kan begrænse sit ansvar, hvis en skade er forvoldt ved forsæt eller grov uagtsomhed. Ansvarsbegrænsningen vil derfor primært have betydning i relation til nationale landevejstransporter i Danmark.

Danske Speditørers juridiske afdeling står selvfølgelig til Deres rådighed, såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål.

Er erstatningskrav på grund af manglende pallebytte omfattet af CMR-loven/NSAB 2000?

Lissi Andersen, advokat
lissi.andersen@dk.maqs.com

Vestre Landsret har i en dom besvaret dette spørgsmål benægtende, hvilket medfører, at også krav på udligning af pallemellemværender, der er mere end 1 år gamle, vil kunne rejses af og mod speditøren.

I den konkrete sag havde parterne, speditøren og en udførende transportør siden slutningen af 1970'erne samarbejdet om transport af varer for speditørens transportkunder. Samarbejdet var efter parternes aftale reguleret af NSAB, mens de enkelte transporter i vid udstrækning var underlagt CMR-loven.

Som led i samarbejdet skete der palleombytning såvel ved afhentning som ved aflevering af varer. I henhold til parternes aftale skulle den udførende transportør ved hver transport medbringe et antal paller svarende til det antal paller, der blev modtaget ved læsningen. Hvis dette af forskellige grunde ikke kunne gennemføres, blev det noteret i det palleregnskab, som speditøren førte i forhold til den enkelte kunde og den udførende transportør. Dette palleregnskab var alene baseret på de kvitteringer for palleombytning, som den udførende transportør ifølge parternes aftale skulle aflevere til speditøren sammen med afregningen for fragten. Speditøren underrettede løbende den udførende transportør om eventuelle differencer i palleregnskabet.

Striden opstod, fordi den udførende transportør imod parternes aftale i perioden 1999–2001 i mange tilfælde ikke havde sørget for kundens kvittering for palleombytning, når den udførende transportør udleverede det samme antal paller til kunden, som netop var modtaget ved læsning. De manglende pallekvitteringer medførte, at speditøren ikke over for de pågældende kunder kunne dokumentere, at disse ved læsning faktisk havde fået samme antal paller i bytte. Følgelig måtte speditøren erstatte disse manglende paller over for kunderne. Den samlede manko udgjorde ved udløbet af 2001 ca. 1.600 stk. paller, hvilket speditøren orienterede den udførende transportør om ved fremsendelse af et kontoudtog i oktober 2001.

Toldtarifiering

Rasmus Køie, advokatfuldmægtig
rasmus.koie@dk.maqs.com

Guide til muligheder for ændring af toldposition og omkostninger i forbindelse

Først i 2003 fakturerede speditøren dog den udførende transportør for den opståede manko i palleregnskabet. På dette tidspunkt afviste den udførende transportør imidlertid at erstatte speditørens tab i anledning af den opståede difference blandt andet under henvisning til, at speditørens erstatningskrav for længst var forældet i henhold til reglerne i NSAB 2000 og CMR-loven om 1-årig forældelse. Af samme grund havde den udførende transportør, da speditøren endnu i oktober 2002 ikke havde rejst et krav vedrørende pallerne, smidt samtlige bilag vedrørende parternes pallemellemværende væk.

Byrettens afgørelse

Speditøren udtog stævning mod den udførende transportør ved byretten, hvor den udførende transportør blandt andet forsvarede sig med, at erstatningskravet var forældet.

Hertil bemærkede byretten, at en palleombytningsaftale i et langvarigt samarbejde om et ikke ubetydeligt antal transporter uundgåeligt vil medføre, at der fra tid til anden opstår differencer i den ene eller anden af parternes favør. I den konkrete sag måtte det lægges til grund, at speditøren løbende havde ført palleregnskab og jævnligt havde underrettet den udførende transportør om resultatet, således som speditøren opfattede dette. Et tilgodehavende opstået på denne måde, udtalte byretten, er derfor ikke et krav, der er omfattet af CMR-loven eller NSAB 2000, uanset om disse bestemmelser i øvrigt måtte være gældende for parternes samarbejde. Speditørens erstatningskrav var derfor ikke forældet ved sagens anlæg, hvorfor den udførende transportør blev dømt til at betale erstatning.

Landsrettens afgørelse

Vestre Landsret stadfæstede efterfølgende byrettens afgørelse under henvisning til, at speditørens krav efter sin art ikke var omfattet af NSAB eller CMR-loven. Følgelig var kravet ikke forældet, og den udførende transportør skulle betale erstatningen.

Dommens betydning

Afgørelsen slår fast, at et tilgodehavende opstået i forbindelse med en palleombytningsaftale i et langvarigt samarbejde, hvor der løbende føres et palleregnskab, og hvor samarbejdspartneren jævnligt bliver underrettet om regnskabets udvisende, ikke er et krav, der er omfattet af CMR-loven eller NSAB 2000, uanset om bestemmelserne heri i øvrigt måtte være gældende for parternes samarbejde.

Et sådant tilgodehavende forældes efter 5 år regnet fra kravets opståen, hvilket er den almindelige regel om forældelse i dansk ret.

Dommen udtaler sig ikke om, hvornår der er tale om "et langvarigt samarbejde", men det er næppe en forudsætning, at dette skal have været i ca. 20 år.



På den baggrund skal hermed lyde en opfordring til samtlige medlemsvirksomheder i Danske Speditører om at få afklaret, hvorvidt der i virksomheden er udestående pallemellemværender, ligesom det anbefales, at relevante bilag vedrørende pallemellemværender opbevares i minimum 5 år.

Danske Speditørers juridiske afdeling står naturligvis til Deres rådighed, såfremt ovennævnte skulle give anledning til spørgsmål eller krav.

Mange af Danske Speditørers medlemsvirksomheder beskæftiger sig med toldtar-

rifering på vegne af kunder, som enten er importører eller eksportører. For overblikkets skyld beskæftiger nærværende artikel sig alene med import til EU.

De fleste importører har typisk en idé om, hvor meget der skal betales i told, enten fordi de tidligere har importeret lignende varer, eller fordi de generelt har kendskab til markedet og dets priser. På baggrund heraf kan den situation opstå, at der er forskel i forventningen og det resultat, importøren præsenteres for af SKAT i forbindelse med opkrævningen af told.

Når afgørelse modtages fra SKAT, bør den være ledsaget af en vejledning, hvoraf fremgår muligheder for klage. Typisk vil der være henvisning til Landsskatteretten (med tre måneders frist), ligesom der ofte inviteres til at afholde et møde med SKAT, forinden fristen på tre måneder udløber, sædvanligvis fire uger fra afgørelsen.

Møde med SKAT

Anmoder man om afholdelse af møde, vil man typisk have lejlighed til at præsentere SKATs repræsentant for en vareprøve af det importerede gods, ligesom der er mulighed for yderligere at præcisere andre omstændigheder ved varen. Da den fysiske sammensætning, formgivning, produktets sædvanlige eller konkrete anvendelse mv. er afgørende for den korrekte toldtarifering, kan et sådant møde på et tidligt tidspunkt i sagsforløbet løse eventuelle misforståelser. Populært sagt kan man således undgå fx den situation, hvor tolderen tror, at produktet er af plastic, selvom det faktisk er af gummi.

Såfremt man i forlængelse af et sådant møde med SKAT fortsat er uenig i afgørelsen, må sagen fortsætte videre i systemet.

Landsskatteretten

Landsskatteretten er landets øverste administrative klageinstans på skatte-, moms-, afgifts-, told-, vurderings- og inddrivelsesområdet.

Klage til Landsskatteretten er pålagt et gebyr på DKK 700,00, som skal indbetales samtidig med indgivelsen af klagen. Gebyret tilbagebetales, hvis man får helt eller delvist medhold i sin klage.

Ved Landsskatteretten kan man møde selv

eller vælge at lade sig bistå af en sagkyndig, typisk en advokat eller revisor. Det specielle ved repræsentation i Landsskatteretten er, at der (til forskel fra retssagsbehandling) er mulighed for at få hel eller delvis dækning af sine omkostninger til sagsførelsen. Får man medhold eller medhold i overvejende grad godtgøres omkostningerne som hovedregel fuldt ud. I modsat fald dækkes omkostningerne normalt med 50 %.

Landsskatterettens afgørelse kan ankes til Landsretten. Vælger man dette, vil der ikke være mulighed for omkostningsdækning ved landsretssagen.

BTO/BTI

Toldtariferingsreglerne er EU-baserede, og bør være harmoniserede i EU's medlemslande. Det vil sige, at identiske varer bør tarifere ens i hele EU.

For at sikre, at de forskellige EU-lande har adgang til at sætte sig ind i andre medlemslandes toldtarifering af bestemte produkter, er der indført en mulighed for at få en særlig prøvelse af tariferingen og produktet. Dette sker under ordningen for såkaldt BTO (Bindende Tarif Oplysning), eller på engelsk, BTI (Binding Tariff Information). Når der er givet en BTO, gør SKAT denne tilgængelig på EU's net, således at andre landes toldere kan tilse, at rette, harmoniserede toldtarif lægges til grund ved toldbehandling der.

Anmodning om BTO sker på en særlig blanket og er ikke forbundet med gebyrer eller lignende, men kan erfaringsmæssigt tage et par måneder at opnå. Til gengæld er effekten af en BTO ganske mærkbar. Da importører af varer ind i EU ønsker lige vilkår, og da toldreglerne er indført netop med dette formål, er anmodning om en BTO et godt middel hertil og ofte bedre end en Landsskatteretsafgørelse, da en BTO umiddelbart og forholdsvis hurtigt får virkning i de øvrige EU-lande.

Såfremt der ikke ændres i nomenklaturen (tariferingssystemet) inden for den kode, som BTO'en omhandler, vil en BTO have virkning i seks år. Nomenklaturen revideres årligt på EU-basis.

Fristen for indgivelse af sagen til Landsskatteretten skal overholdes uanset indgivelse af anmodning om en BTO. Det er muligt at indgive klage til Landsskatteretten parallelt med anmodning om BTO.

Klage til Kommissionen

For at sikre, at BTO'en for alvor slår igennem i de øvrige medlemslande, kan der samtidigt hermed (og eventuelt i kombination med klage til Landsskatteretten) klages til Kommissionen i EU.

Omkostningerne hertil bør ikke være store, og klage kan indgives på dansk, der er et officielt EU-sprog.

Danske Speditørers uddannelsesafdeling udbyder kursus i toldtarifering

Såfremt ovenstående artikel har vakt nysgerrighed nok til at prøve yderligere kræfter med toldtarifering i teori og praksis, eller hvis De ønsker Deres eksisterende viden på området opfrisket, tilbyder Danske Speditørers uddannelsesafdeling et kursus i toldtarifering og varekendskab, som vil give Dem værktøjer til at løse opgaver vedrørende tarifering, herunder at afgøre varernes sammensætning og funktion. Kurset har en varighed på i alt otte dage fordelt henover marts og april måned 2006.

For nærmere information om kurset henvises til hjemmesiden www.dasp.dk under punktet "Uddannelser".

Danske Speditørers juridiske afdeling assisterer i toldsager

Såfremt medlemmer eller importører kommer i situationer, hvor afgørelser fra SKAT om toldtarifering findes forkerte eller tvivlsomme, står Danske Speditørers juridiske afdeling naturligvis til rådighed også med assistance hertil.

Som altid kan Juridisk Afdeling træffes på telefon 70 13 12 14.



SKAT

Medarbejderne i Juridisk Afdeling



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



Lissi Andersen
Advokat
lissi.andersen@dk.maqs.com



David Rubin
Advokat
david.rubin@dk.maqs.com



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



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



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



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



Anders Wahl
Stud.jur.
anders.wahl@dk.maqs.com