

SPEDITIONSRET



HTSi
ERHVERVSORGANISATIONEN - BØRSEN

Gode tider, men...

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

I disse år er der generelt en god udvikling i firmaer i transportbranchen, men det ses desværre jævnligt alligevel, at firmaer – sommetider med lang historie – går i betalingsstandsning eller konkurs. I disse situationer er det ofte afgørende med kvalificeret og hurtig indgriben til beskyttelse af speditøren eller dennes kunde. Det er især problemer omkring ejendomsret til godset, fakturabelåning, pante- og tilbageholdsret, modregning, toldberigtigelse og videre udførelse af opgaven, herunder betaling til rette modtager, der aktualiseres ved en parts betalingsstandsning eller konkurs.

Hos Danske Speditører er der stor erfaring med de nævnte problemstillinger og ofte yderligere viden omkring den betalingsstandsningssramte eller konkursramte virksomhed qua informationer fra andre medlemmer af Danske Speditører. Derfor vil det være hensigtsmæssigt, såfremt

medlemmerne, så snart de får kendskab til sådanne forhold, orienterer Danske Speditører herom, som herefter vil tage passende forholdsregler, hvilket kan være orientering til alle medlemmer og/eller varetagelse af den eller de enkelte medlemmers interesser i løsning af konkrete problemstillinger.

Herudover har vi i dette nummer af Speditionsret valgt at fokusere på forhold, som vi igennem vor daglige kontakt med medlemmerne ser, at der er interesse i.

Arbejdsskader er desværre stadig forekommende i transportbranchen, hvor der naturligt forekommer mange uforudsete og pludselige arbejdsopgaver. Det er således svært fuldstændig at systematisere arbejdsprocesserne med henblik på helt at undgå arbejdsulykker.

De fleste speditører er tillige agenter eller har agenter i ud-

landet, og det er af væsentlige betydning at kende sin retlige position. Artiklen beskriver blandt andet betydningen af at vælge retssystem i aftaler, da dette kan have afgørende betydning for den efterfølgende fortolkning af aftalen.

Der kommer jævnligt forespørgsler omkring privatkunder, og de specielle og strenge regler herom gennemgås.

Endelig gør vi opmærksom på en speciel og vidtrækkende ansvarsfritagelse i luftfartsloven.

God fornøjelse!

Agentaftaler og transportydelse

”Serviceydelser” er ikke det samme som ”varer”

Michael H. Svendsen, advokat
michael.svendsen@dk.maqs.com

Når det gælder køb og salg af varer (rørligt gods) er der tale om et retsområde, som er reguleret af et omfattende sæt af retsregler, både nationalt og internationalt.

Service er ikke det samme som traditionelle varer, og retsreglerne for køb og salg af serviceydelser er da også vidt forskellige fra de retsregler, der regulerer køb og salg af

varer.

Salg af transportydelser er salg af serviceydelser. Den retlige regulering af salg af serviceydelser er yderst sparsom og det på trods af, at der verden over dagligt bliver indgået tusindvis af aftaler om køb og salg af transportydelser.

I transportsektoren er anven-

delsen af mellemmand (agenter) meget udbredt. Alligevel er området karakteriseret af en udtalt mangel på ”udfyldende” retsregler. Parterne er derfor henvist til at formulere deres ”egen lov”, når agentaftalen skrives.

Agentaftaler inden for transportsektoren

I 1986 vedtog Ministerrådet i EU (dengang EØF) et direktiv

NUMMER 20
MAJ 2006

I DETTE NUMMER:

Gode tider, men...

Side 1

Agentaftaler og transportydelser

Side 1

Transport- og arbejdsskader - arbejdsskadeforsikring

Side 2

David og Goliat - spedition for privatkunder

Side 3

Ændring i luftfartslovens bestemmelser om grov uagtsomhed

Side 4

Virksomhedspant

Side 4

om samordning og harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om selvstændige handelsagenter (agentdirektivet). Siden hen er dette direktiv blevet implementeret i medlemsstaternes nationale lovgivning (i Danmark: Lov om handelsagenter og handelsrejsende, lov nr. 272 af 2. maj 1990). Tilbage i 1986 udviste national lovgivning meget store forskelle fra land til land, hvorfor man fra politisk hold fandt det formålstjenligt at skabe større ensartethed i retsstillingen på et område, der havde og har stor betydning for salg og markedsføring på tværs af landegrænserne.

Selv om lovgivningen om handelsagenter i visse lande (f.eks. Tyskland) ud over vareagenter også omfatter agenter, som er beskæftiget med salg og markedsføring af serviceydelser, er direktivet efter sit indhold begrænset til at omfatte handelsagenter, som er beskæftiget med køb eller salg af varer (rørligt gods).

For dansk rets vedkommende gælder, at agentloven, ligesom direktivet, er begrænset til agenter, der fungerer som mellem-mænd ved køb eller salg af varer.

Direktivet, og dermed også dansk lovgivning, indeholder bestemmelser, der giver handelsagenten visse rettigheder, som ikke kan fraviges, heller ikke gennem parternes aftale. I denne forbindelse fremhæves særligt, at handelsagenten efter loven har krav på et nærmere reguleret korteste opsigelsesvarsel og i visse situationer tillige har krav på en godtgørelse for den tilførte kundekreds. En sådan godtgørelse kan beløbe sig helt op til et års provisionsindtægt.

Spørgsmålet, om agentlovens regler også

kan anvendes på agenter, der arbejder i servicesektoren (herunder transportsektoren), har været rejst med mellemrum. Efter sin ordlyd kan agentloven ikke anvendes direkte, hvorfor en eventuel anvendelse i givet fald skal ske ved en udvidet fortolkning af agentloven. De danske domstole er vejet tilbage herfor. Argumentet har været, at en lov, der som agentloven på afgørende vis griber ind og sætter begrænsninger i den frie aftaleret mellem selvstændige erhvervsdrivende, nødvendigvis skal fortolkes indskrænkende og snævert. Ikke desto mindre er transportagentaftaler under for eksempel tysk ret omfattet af beskyttende retsregler på helt samme måde som vareagenter.

Konkurrenceret og lovvalg

Når det gælder retsstillingen mellem udbydere af transportydelser og deres agenter, gælder derfor som udgangspunkt, at parterne skriver deres "egen lov", når de formulerer mellemmandsaftalen. Ved fortolkningstvivil er der ingen hjælp at hente i agentloven. I tilfælde af tvivl angående aftalens rette forståelse og fortolkning gælder alene de almindelige aftaleretlige grund-sætninger.

Også på konkurrenceretens område er der aftalefrihed i relation til agentaftaler. I alle normalt tilfælde, hvor den medvirkende agent ikke har noget selvstændigt økonomisk ansvar for transaktionerne mellem transportøren og kunden, gælder der ingen konkurrenceretlige begrænsninger. Hovedmanden (opdragsgiveren) og dennes agent kan aftale spillereglerne for samarbejdet. Dette følger direkte af EU-kommissionens vejledning til forordningen om vertikale aftaler. Man vil af vejledningen kunne se, at der inden for konkurrenceretten gælder de

samme regler for agenter, uanset om der er tale om formidling af varer eller af tjenesteydelser.

Graden af aftalefrihed er imidlertid stærkt afhængig af parternes lovvalg. Som udgangspunkt har parterne i kommercielle aftaleforhold fri adgang til at aftale, hvilket retssystem aftalen skal være underlagt. I mangel af lovvalgsaftale vil lovvalget blive fastlagt efter de internationalt privatretlige regler, der gælder på det sted, hvor en retssag eventuelt måtte blive anlagt. Såfremt det heraf følgende lovvalg fører til anvendelse af nationale retsregler, der indeholder ufravigelige retsregler, vil parternes aftale i givet fald kunne blive underkendt. Det vil konkret sige, at aftale om anvendelse af f.eks. tysk ret betyder, at den tyske agentlovgivning finder anvendelse. Der er således al anledning til at kontrollere, hvilket lovvalg man aftaler, da fortolkningen af aftalen afhænger af lovvalget.

Transport- og arbejdsskader - arbejdsskadeforsikring

Jacob Strandgaard Andersen, advokat

jacob.strandgaard.andersen@dk.maqs.com

Hvert år sker der adskillige arbejdsulykker, også i transport- og speditionsbranchen. Når en chauffør eller andre ansatte kommer til skade, opstår der ofte en konflikt mellem den ansatte og arbejdsgiveren om, hvorvidt arbejdsgiveren er ansvarlig for de skader, den ansatte har fået. Denne artikel beskriver, hvor strengt en arbejdsgivers ansvar er, samt ting man som arbejdsgiver skal overveje nøje, hvis der sker en skade i virksomheden.

Hvor strengt ansvar pålægges arbejdsgiver?

Det ansvar, der pålægges en arbejdsgiver af domstolene i arbejdsskader, er ofte meget strengt. Det betyder, at selv små fejl ved tekniske installationer eller manglende in-

struktion og tilsyn kan medføre, at arbejdsgiveren er ansvarlig for de økonomiske konsekvenser af en ansats skader.

I en nylig dom skulle en chauffør med 40 års erfaring aflæsse ruller med stof, der vejede op til 350 kg pr. stk. Ved leveringen hos kunden skar chaufføren tovene, der bandt rullerne sammen, over, mens han stod på ladvæggen. Hele læsset af ruller forskubbede sig, og chaufføren mistede balancen. Han faldt ned fra laddet og pådrog sig alvorlige skader.

Arbejdsgiveren gjorde blandt andet gældende, at løsningen var kundens ansvar, og at chaufføren burde have overladt hele løsningsopgaven til kunden. Endvidere blev

det gjort gældende, at chaufføren havde valgt en u hensigtsmæssig måde at frigøre stofrullerne på, hvilket arbejdsgiveren ikke kunne forudse, især henset til de 40 år chaufføren havde været i branchen.

Arbejdsgiveren havde ikke givet instruktion i, hvordan denne konkrete opgave skulle udføres, herunder om evt. faremomenter ved opgavens udførelse, eller at det var kundens ansvar at losse godset. Der var derfor ingen grund til at kritisere den måde, chaufføren havde udført sin arbejdsopgave på, herunder at han havde bistået med løsningen. Arbejdsgiveren blev dømt som ansvarlig og måtte betale erstatning til chaufføren.

Dommen viser med tydelighed, at der stil-

les store krav til arbejdsgiveren med hensyn til vurdering af sikkerhed og instruktion. Dette gælder både vedrørende den specifikke type gods, og fordelingen af opgaver mellem speditøren og kunden. At chauffør har mange års erfaring, er ikke afgørende, hvis de konkrete opgaver er nye og ukendte.

Afgørelserne i disse sager er meget konkrete og typisk begrundet med henvisninger til helt specielle forhold i den konkrete situation.

Derfor ser vi ofte, at ansvaret, der pålægges arbejdsgiveren, bl.a. også afhænger af, hvor simpel eller rutinepræget en arbejdsopgave er. Er arbejdet ufarligt og rutinepræget, vil domstolene være mindre tilbøjelige til at pålægge arbejdsgiveren ansvaret, hvis en medarbejder kommer til skade.

Eksempelvis er en arbejdsgiver blevet frikendt for et krav rejst af en chauffør, der faldt, da han gik ned af en trappe med tre trin. Trappen var monteret på en mindre kassevogn uden gelænder. Retten mente, at opgaven var så simpel og rutinepræget, at det ikke var nødvendigt specifikt at instruere om, hvordan man skulle komme op og ned fra kassevognen. Dommen viser, at der

selvfølgelig er grænser for, hvor detaljeret man skal instruere sine medarbejdere.

Sagsbehandling

Erstatningsansvarsloven, der bl.a. regulerer den erstatning, en tilskadekommet person er berettiget til, er senest blevet ændret i 2002. Ændringerne i loven betyder, at en skadelidt kan få en væsentlig større erstat-



ning end tidligere. En af konsekvenserne er, at betalinger under ansvarsforsikring pga. arbejdsskader i fremtiden vil medføre stigende præmier.

Når uheldet er ude, er det vigtigt, at omstændighederne omkring uheldet afklares

med det samme. De faktiske omstændigheder skal beskrives, og evt. vidner skal kontaktes. Dermed sikrer man sig, at man som arbejdsgiver er forberedt, hvis der måtte blive rejst et krav om erstatning pga. en ulykke. Vi ser desværre alt for tit, at et krav rejses flere år efter en ulykke. På det tidspunkt har de fleste glemt, hvad der egentligt skete, fx forholdene omkring ulykken, herunder godsets beskaffenhed, vidner, osv., hvorfor man står meget dårligt som arbejdsgiver i en evt. retssag.

Juridisk Afdeling kan løbende hjælpe med bevissikring og klarlæggelse af de faktiske omstændigheder, vurdere arbejdsgiverens eventuelle erstatningsansvar, gennemgå erstatningsopgørelse for at sikre, at denne er korrekt, samt i øvrigt varetage medlemmets interesser i erstatningssagen.

David og Goliat – spedition for privatkunder

*Marie Louise Fritz, stud.merc.jur.
marie.louise.fritz@dk.maqs.com*

Affødt af en konkret sag i Forbrugerklagenævnet mellem en speditør og en forbruger erindres hermed om, at speditører, der indgår aftaler med privatkunder, ofte risikerer at blive "David" i forhold til "Goliat", fordi de forbrugerretlige regler i vidt omfang beskytter privatkunden.

Mange speditører accepterer i en eller anden udstrækning at fragte gods for privatpersoner. I den forbindelse er der mange faktorer, der skal overvejes og gennemtænkes, idet de retslige forhold ændrer sig væsentligt, når der i juridisk forstand er tale om en forbruger.

Den første og nok største udfordring er selve aftalen om transport, som indgås med en privatperson. Som kutyme er i speditønsbranchen, aftales den enkelte transport oftest over telefonen, og der udarbejdes kun sjældent en skriftlig aftale. Dette er imidlertid ikke hensigtsmæssigt, og især ikke når kunden er en privat person.

For at sikre den bedst mulige retstilling for speditøren - herunder at NSAB 2000 regulerer transportaftalen - er det af stor betydning, at der udarbejdes en skriftlig

aftale om transporten, der underskrives af begge parter eller bekræftes per e-mail. I tilbudet og aftalen skal reglerne om ansvarsbegrænsning, pant mv. i NSAB 2000 gengives, fordi de anses for at være særligt byrdefulde. Endvidere er det klogt at fremsende en fuldstændig udgave af NSAB 2000 sammen med tilbudet om transport og skrive i den endelige aftale, at et sådant eksemplar er blevet udleveret til og accepteret af forbrugeren.

Dette har særligt betydning i de tilfælde, hvor de ufravigelige love, som f.eks. CMR-loven eller luftfartsloven ikke finder automatisk anvendelse. Eksempler herpå er internationale flyttransporter ad landevej og multimodale transporter, hvor det ikke kan konstateres, under hvilken transportstrækning skaden er sket.

I disse tilfælde vil speditøren nemlig sjældent kunne begrænse sit ansvar, medmindre NSAB 2000 er aftalt, eller andre ansvarsbegrænsninger fremgår af det konkrete transportdokument, som forbrugeren har modtaget et eksemplar af inden transportens begyndelse.

Også i forbindelse med indfortoldning af privat gods er det essentielt, at der tages kontakt til kunden, og der indgås en skriftlig aftale om opgaven, inden indfortoldning finder sted. Privatpersoner har sjældent



mommsnummer og en importgodkendelse, og derfor er mulighederne for indfortoldning reelt begrænset til enten at indfortolde som privat gods og betale kontant hos toldvæsenet inden frigivelse eller at indfortolde til speditøren selv som en midlertidig oplæggelse. Begge fremgangsmåder kan

være forbundet med en ikke uvæsentlig økonomisk risiko, hvis ikke kunden betaler for fortoldningen på forhånd.

Sammenfattende kan det konkluderes, at øjne og ører skal holdes særligt åbne, når der indgås transportaftaler med forbrugere,

idet de helt specielle beskyttelsesregler for forbrugere kan ændre speditørens retstilling dramatisk set i forhold til kunder, der er erhvervsdrivende.

Danske Speditørers juridiske afdeling står naturligvis til Deres rådighed, såfremt De

har spørgsmål i anledning af ovenstående.

Ændring i luftfartslovens bestemmelser om grov uagtsomhed

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

I forlængelse af indlægget i Speditionsret nr. 19 om danske speditørers ret til begrænsning af ansvaret ved grov uagtsomhed skal her som en tilføjelse gøres opmærksom på en særlig regel i luftfartsloven. Ifølge denne kan lufttransportøren påberåbe sig ansvarsbegrænsning - selv hvis skaden på det transporterede gods er forvoldt forsætligt.

Som nævnt i Speditionsret nr. 19 udgør § 5 i NSAB 2000 en usædvanlig undtagelse, fordi det i dansk ret generelt antages, at aftalte klausuler, der begrænser en skadevolders ansvar, ikke er gyldige i tilfælde, hvor skadevolder har handlet groft uagtsomt eller forsætligt. En sådan klausul bliver i givet fald derfor jævnt hen tilsidesat af domstolene som værende et urimeligt kontraktvilkår.

Efter Danmarks tiltrædelse af Montreal-konventionen, der blev indarbejdet i den danske luftfartslov ved en lovændring med ikrafttræden i juni 2004, kan spørgsmålet opstå, om en lovbestemmelse med et videregående indhold til fordel for lufttransportøren vil blive accepteret af de danske domstole. Ændringen har betydning for speditører, fordi NSAB 2000 i § 23 henviser til luftfartsloven, hvis der enten er aftalt luftfragt med kunden, eller det for eksempel kan konstateres, at en godsskade opstod, mens godset blev transporteret med fly.

Ifølge de nye regler, der gælder for transporter aftalt og foretaget efter den 28. juni 2004 blandt andet mellem Danmark og

lande, der har tiltrådt Montreal-konventionen, kan en lufttransportør påberåbe sig ansvarsbegrænsningen på SDR 17 per kilo beskadiget, tabt eller forsinket gods, selv om skaden, tabet eller forsinkelsen skyldes lufttransportørens eller dennes ansattes grove uagtsomhed eller endog forsæt. Dette er ganske nyt og i stærk kontrast til reglerne om godstransport i søloven, CMR og COTIF-CIM, der regulerer transport af gods ad jernbane, og de regler i luftfartsloven, som fortsat gælder ved transport til lande, der ikke har tiltrådt Montreal-konventionen.

Ifølge Statens Luftfartsvæsen er ændringen foretaget bevidst. Dog var der stater, der i forbindelse med udarbejdelse af Montreal-konventionen gav udtryk for, at ændringen var så fundamentalt i strid med de pågældende landes retsopfattelse, at de ville have svært ved at håndhæve bestemmelsen.

Så vidt vides er bestemmelsen endnu ikke blevet udfordret ved de danske domstole, men dette må formodes alene at være et spørgsmål om tid. Under alle omstændigheder bør speditører, der beskæftiger sig med luftfragt, anbefale deres kunder at tegne vareforsikring for varer af større værdi end SDR 17 per kilo, idet hverken speditøren eller den udførende lufttransportør ifølge lovens ordlyd er forpligtet til at erstatte mere end begrænsningsbeløbet, selvom skaden, tabet eller forsinkelsen af godset er forvoldt ved grov uagtsomhed eller forsæt.

Som nævnt er det ikke alle lande, der har tilsluttet sig Montreal-konventionen. Der er således mange stater, der fortsat kun har tiltrådt Warszawa-konventionen fra 1929 med efterfølgende ændringsprotokoller. Ifølge disse "gamle" regler, der også er en del af den gældende luftfartslov, kan lufttransportøren ikke begrænse sit ansvar, hvis skaden er forårsaget ved grov uagtsomhed eller forsæt. Disse regler gælder



som nævnt parallelt med de "nye" regler. Om den ovenfor beskrevne nye regel om grov uagtsomhed og forsæt derfor finder anvendelse ved en konkret skade, afhænger blandt andet af, imellem hvilke lande transporten foretoges.

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

Virksomhedspant

Patrick Dabrowski, advokatfuldmægtig
patrick.dabrowski@dk.maqs.com og
Rasmus Køie, juridisk konsulent
rak@htsi.dk.

De nye regler om virksomheds- og fordringspans indvirkning på speditørers panteret.

Den 1. januar 2006 trådte en ordning om virksomheds- og fordringspant i kraft. Ordningen er ny i dansk ret, men er kendt fra andre lande, hvor tilsvarende regler finder

anvendelse.

Nærværende artikel har til formål at afklare de nye reglers indvirkning på speditørens retsstilling, når speditøren kommer i situationer, hvor pante- og tilbageholdsret ønskes udøvet over for debitorer, som har givet tredjemand sikkerhed i form af virk-

somhedspant. Dette er typisk tilfældet, når speditørens kunde ikke betaler.

Virksomheds- og fordringspant

Ved virksomhedspant forstås, at indehaveren af en erhvervsvirksomhed underpantsetter alle virksomhedens nuværende og fremtidige aktiver. Virksomheden får

dermed en adgang til at pantsætte blandt andet varelager, råvarer, driftsmateriel og fordringer, som løbende til- og fragår lageret, hvilket hidtil ikke har været muligt. Virksomhedspantet stilles typisk som sikkerhed for virksomhedens kreditorer i forbindelse med virksomhedens finansiering. Ved fordringspant forstås, at indehaveren af en erhvervsvirksomhed alene underpantsætter virksomhedens løbende *fordringer*. Begge pantetyper benævnes derfor ”flydende pant”, idet de enkelte fordringer løbende ”gribes” og ”slippes” af pantet i takt med, at aktiverne/fordringerne fra- eller tilgår virksomheden.

Idet fordringer i sagens natur ikke fysisk kan transporteres, vil speditørens retsstilling i forbindelse med *fordringspant* ikke blive behandlet i nærværende artikel, da reglerne om fordringspant således ikke i praksis indvirker på panteretten i NSAB 2000 § 14.

Panteretten i NSAB § 14

Panteretten i NSAB 2000 § 14 er en aftalt håndpanteret, som speditøren kan anvende til i yderste konsekvens at lade bortsælge det transporterede gods til dækning af ubetalte tilgodehavender. For anvendelse af panteretten skal flere faktorer være opfyldt. For en nærmere gennemgang heraf henvises til artikel i Speditionsret nr. 18, december 2005.

Det særegne ved panteretten i NSAB 2000 er, at denne kan anvendes også for fragtkrav, som er opstået i forbindelse med udførslen af tidligere transporter, der ikke nødvendigvis har sammenhæng med den forsendelse, der aktuelt udøves panteret i. Udgangspunktet for anvendelse af panteretten er herudover bl.a., at panteretten skal respektere tidligere stiftede rettigheder over samme aktiv – den almindelige grundsætning om ”først i tid, bedst i ret” er med andre ord også gældende for panteretten i NSAB 2000 § 14. I forhold til virksomhedspantet kan netop dette byde på vanskeligheder, som i noget omfang udhuler anvendelsesområdet for panteretten i NSAB 2000, idet virksomhedspantet typisk vil være stiftet, allerede forinden speditørens panteret kan finde anvendelse. Som vi nedenfor vil gennemgå, at der dog fortsat muligheder for speditøren for at foretage udlæg i det transporterede gods, på hvilket der hviler en (virksomheds-) panteretlig hæftelse.

Ud over panteretten i NSAB 2000 har speditøren imidlertid også adgang til at tilbageholde godset i tilfælde af misligholdelse hos fragtdebitor. Tilbageholdsretten medfører i modsætning til panteretten ikke ret til at lade godset bortsælge, men alene nægtelse

af udlevering. Herudover kan tilbageholdsretten alene udøves til sikring af betaling af den aktuelle fragt. Til gengæld kan tilbageholdsretten, i modsætning til panteretten, udøves selv i tilfælde, hvor fragtdebitor ikke (længere) er ejer af godset. Erfaringsmæssigt er tilbageholdsretten dog det mest anvendte og effektive pressionsmiddel, idet tilbageholdsretten ofte kan udøves forholdsvist omkostningsfrit. Tilbageholdsrettens effektivitet som pressionsmiddel forudsætter dog selvsagt, at betalingsvejen er til stede hos debitor eller ejer.

Speditørens gennembyrdelse af virksom-



hedspant

Idet speditørens panteret i medfør af NSAB 2000, som nævnt ovenfor, skal respektere allerede stiftede panterrettigheder – herunder virksomhedspant – må andre veje søges for effektiv fyldestgørelse af speditørens tilgodehavende i tilfælde af manglende betaling. Særligt er dette vigtigt i tilfælde af manglende betalingssevne. Hvor panteretten således ikke finder anvendelse, må tilbageholdsretten foreløbigt udøves. For dernæst at søge sig fyldestgjort i godset skal der imidlertid noget mere til, da tilbageholdsretten som nævnt ikke giver hjemmel til tvangsbertsalg.

Reglerne om virksomhedspant adskiller sig på netop dette punkt – til speditørens fordel – fra andre panterrettigheder, idet der specifikt er hjemlet mulighed for, at speditøren ved at erhverve et fundament kan opnå en retsstilling, som går forud for virksomhedspantet. Begrebet fundament defineres i denne sammenhæng i overensstemmelse med de almindelige regler herom i retsplejeloven; altså som dom, kendelse, indenretligt eller udenretligt forlig mv. For opnåelse heraf, må speditøren – mens godset tilbageholdes – således enten indgå aftale om frivilligt forlig eller indlede retssag.

Når fundamentet foreligger (aftale sluttet eller dom afsagt), foretages ved fogedrettens mellemkomst udlæg i det pågældende aktiv (godset). Det er herefter bydende nødvendigt, at virksomhedspanthaveren under-

rettes om, at der er foretaget udlæg, senest tre hverdage efter, at udlægget er foretaget. Når dette er gjort, vil speditøren have prioritet forud for virksomhedspanthaveren, og speditøren kan herefter tvangsbertsælge godset til dækning af sit tilgodehavende.

Erfaringsmæssigt volder udøvelse af pante- og/eller tilbageholdsret i henhold til NSAB 2000 vanskeligheder i praksis, og det anbefales derfor, at speditøren straks og før udøvelsen søger kvalificeret juridisk rådgivning, da fejlagtig anvendelse potentielt er erstatningspådragende.

Danske Speditørers juridiske afdeling står naturligvis også i disse situationer til rådighed for medlemsvirksomhederne. Som altid kan Juridisk Afdeling træffes direkte på telefon 70 13 12 14.

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
Juridisk konsulent
rak@htsi.dk



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



Uffe Egedal
Inkassosagsbehandler
uffe.egedal@dk.maqs.com



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



Marie Agerlin Petersen
Stud. jur.
map@htsi.dk



Marie Louise Fritz
Stud.merc.jur.
marie.louise.fritz@dk.maqs.com



Julie Top Christensen
Stud. jur.
jtc@htsi.dk

Fotografen er på vej