

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Hvornår er det for varmt?

Ovenpå en noget våd sommer, er det måske ikke det mest oplagte spørgsmål at stille. Alligevel har SØ- og Handelsretten i to nye domme beskæftiget sig med netop dette spørgsmål. Eller rettere: SØ- og Handelsretten beskæftigede sig med årsagen til, at godset var for varmt – og de konsekvenser det havde for sælger, køber, transportør og speditør.

I dette nummer af SPEDITIONSRET ser Speditørernes Retsværn nærmere på de temperaturregulerede transporter – på de juridiske udfordringer, som er forbundet med transporterne, og på de løsninger som speditørerne og transportørerne kan sætte i værk for at sikre sig mod krav fra kunderne.

Derudover retter vi fokus mod mulighederne for at komme ud af en tidsbegrænset eksklusivaftale.

Afslutningsvis orienteres om de juridiske forhold vedrørende den nye toldbehandlingsbekendtgørelses ikrafttræden.

Danske Speditører og Speditørernes Retsværn til Transportjuridisk Dag, torsdag den 27. september på Børsen i København. Dagen falder i to dele. Den første handler om de nye Rotterdamregler, som er på vej i form af en ny sølov. Arbejdet med den ny sølov præsenteres af Vicepræsident i SØ- og Handelsretten samt formand for Sølovsudvalget, Mette Christensen. Derudover præsenteres transportkøberes, transportsælgeres og speditørernes ønsker til søloven. Den anden del kommer mere bredt omkring, først gennem nyt fra forskningen i transportjura, dernæst gennem orientering om nyeste praksis.

God fornøjelse med SPEDITIONSRET – og velmødt til Transportjuridisk Dag.

Hvis indholdet giver anledning til kommentarer eller spørgsmål, er man velkommen til at ringe til Speditørernes Retsværn på 70 13 12 14.

Martin Aabak

NR. 34
SEPTEMBER 2012

INDHOLD:

Side 2:

NY DOM OM TEMPERATURREGULERET CMR-TRANSPORT

Side 4:

SPEDITØRENS RETSSTILLING VED TEMPERATURREGULEREDE TRANSPORTER

Side 7:

KAN MAN KOMME UD AF EN TIDSBEGRÆNSET EKSKLUSIVAFTALE?

Side 8:

DEN NYE TOLDBEHANDLINGS-BEKENDTGØRELSE

Side 11:

TRANSPORTJURIDISK DAG 2012

NY DOM OM TEMPERATURREGULERET CMR-TRANSPORT

Dom fra Sø- og Handelsretten vedrørende ansvar for temperaturbeskadigelse af et parti ost under transport fra Danmark til Grækenland sætter fokus på vigtigheden af umiddelbar bevissikring og dokumentation for tab i relation til CMR-lovens bevisbyrde-regler.

Af advokat Rasmus Køje, rak@dasp.dk

Et Bornholmsk mejeri havde indgået aftale med Speditør 1 om transport af et parti ost fra Bornholm til Athen i Grækenland. Speditør 1 havde viderekontraheret opgaven til Speditør 2, som igen havde entreret en vognmand til selve transportens udførelse. Mellem samtlige parter var det aftalt, at godset skulle transporteres ved en temperatur mellem +3 og +6° C. Speditør 1 transporterede godset fra Bornholm til Speditør 2's lager i Hvidovre, hvor det blev omlastet direkte fra Speditør 1's trailer og til den trailer, som Speditør 2 havde entreret vognmanden til at transportere godset til Athen i. Transporten foregik i juni måned 2010.

Ved ankomst hos modtager i Athen 6 dage senere, nægtede modtager at tage imod godset, idet denne fandt, at godset havde en for høj temperatur, som modtager oplyste var blevet målt til mellem 12 og 17° C.

Der blev ikke foretaget en uvildig survey (sagkyndig vurdering) af godset på destinationen i Grækenland, idet godset blev transporteret retur til Hvidovre, hvor det ankom 8 dage efter at være blevet afvist i Grækenland.

Mejeriet udstedte en faktura for sit krav mod Speditør 1, og Speditør 1 videreførte kravet mod Speditør 2, som nægtede ansvar. Under retssagen inddragedes tillige vognmanden.

Under retssagen udtalte en sagkyndig skønsmand, på baggrund af blandt andet køletrailerens temperaturmålingsudskrifter, at skadens opståen bedst ville kunne henføres til

"uhensigtsmæssig stuvning og anvendelse af køleanlæg".

Forklaringer

Under sagen blev der afgivet forklaring for alle parter. Herunder blev det blandt andet forklaret, at omladningen fra Speditør 1's trailer til den trailer, hvori godset blev transporteret fra Hvidovre til Athen, blev foretaget så hurtigt som muligt, men at der ikke var nogen aftale om, hvor længe omladningen måtte vare. Der blev ikke foretaget temperaturmåling i forbindelse med omladningen. Godset blev stuvet på samme måde i vognmandens trailer, som det havde været det i Speditør 1's trailer. Det blev endvidere forklaret, at der ikke var nogen aftale mellem Speditør 1 og Speditør 2 om, hvorvidt trailerens køleanlæg skulle indstilles til "start-stop" eller "non-stop" og dette blev heller ikke aftalt med vognmanden.

Vedrørende det krav, som Speditør 1 havde modtaget fra andelsmejeriet, oplyste Speditør 1, at han ikke havde reflekteret nærmere over om beløbene i regningen fra andelsmejeriet var rigtigt, men havde fundet, at de så rimelige ud, og blot sendt en tilsvarende faktura til Speditør 2.

Der var ikke enighed mellem parterne om, hvad der skete i relation til foretagelse af survey af godset i Athen. Speditør 1 forklarede, at han havde opfordret Speditør 2 til at foretage survey i Athen, mens Speditør 2 forklarede, at såvel Speditør 1 som vognmanden havde nægtet at lade survey udføre, trods drøftelser herom med Speditør 2.

Også i relation til, hvad der skete ved godsets ankomst til Athen, var der uenighed mellem

parterne. Af et under sagen fremlagt bilag fremgik, at den græske modtager havde oplyst, at lastbilen ventede ca. 10-15 minutter ved rampen forinden læsningen kunne påbegyndes. Vognmanden forklarede derimod, at hans chauffør af modtager var blevet bedt om at bakke til rampen og åbne døren til traileren, men – efter at have ventet forgæves i 20 minutter – talte med modtagers folk, som dog ikke gav ham lov til at lukke dørene før efter en time. Chaufføren havde oplyst, at der først derefter blev foretaget temperaturmålinger af det gods som lå længst ude mod de åbne døre.

Det primære spørgsmål i sagen var herefter, om Speditør 1 kunne videreføre det krav, som de havde fået fra andelsmejeriet, mod Speditør 2, og, i givet fald, om Speditør 2 kunne videreføre dette krav mod vognmanden.

Retstens begrundelse

Uanset at retten lagde til grund, at modtager i forbindelse med aflevering havde nægtet modtagelse og som begrundelse angivet, at godsets temperatur var for høj, fandt retten det ikke bevist, at godset rent faktisk var beskadiget ved ankomsten. Endvidere fandt retten det ikke godtgjort, at godset skulle have været værdiforringet, endsige at en værdiforringelse skulle udgøre det beløb, som Speditør 1 krævede dækket af Speditør 2.

Endvidere udtalte retten følgende:

”Med henblik på at dokumentere de nævnte forhold burde der i forbindelse med modtagelsen være foretaget survey, ligesom der med henblik på at begrænse tabet burde være foretaget undersøgelser af mulighederne for at foretage dækningsalg af osten i Grækenland. Oplysningerne om den græske modtagers beskrivelse af hændelsesforløbet ved modtagelsen af ostene, herunder de påståede resultater af målinger af temperaturer i oste, som i ventetiden hos den

græske modtager var blevet udsat for varmepåvirkning, udgør ikke bevis for, at godset var beskadiget.”

Med denne begrundelse gav Sø- og Handelsretten Speditør 2 medhold overfor Speditør 1, ligesom vognmanden som naturlig konsekvens heraf blev frikendt overfor Speditør 2's regreskrav.

Dommens betydning

Dommen illustrerer vigtigheden af, at sikre bevis for skaders beskaffenhed, omfang og årsag i så nær tilknytning til skadesøjeblikket som muligt, hvilket i sagens natur er særligt vigtigt, når muligheden for med samme nøjagtighed at påvise disse forhold er i risiko for at forpasses, hvis man venter.

Som en del af rettidig omhu ved skadesbehandling bør dette element derfor altid overvejes. Som oftest vil det også være tilrådeligt for en speditørvirksomhed, at inddrage sit speditøransvarsforsikringselskab så tidligt som muligt. Dels vil en hurtig inddragelse af forsikringselskabet sikre størst mulighed for dækning, dels har selskabet såvel erfaring med håndtering af surveys og umiddelbar adgang til et netværk af surveyors, som hurtigt kan kaldes til destinationen for besigtigelse.

Endvidere gør dommen det værd at bemærke, at dokumentation for tabet i sig selv, herunder ikke mindst dets økonomiske omfang, skal bevissikres så dette kan sandsynliggøres. Det påhviler i udgangspunktet den skadelidte at dokumentere sit tab, og opgørelsen heraf og den tilhørende dokumentation bør underkastes et kritisk blik. Alternativt risikerer man at udbetale erstatning for tab, som ikke er lidt, eller som ikke havde den påståede størrelse.

Korrekt claimbehandling er vigtig

Hverken skader, manki eller forsinkelser kan undgås, når man som speditør påtager sig ansvar for transport af gods. Men det er væsentligt at tilrettelægge virksomhedens claimbehandling, således at krav fra kunder behandles korrekt, hurtigt og professionelt.

Claimbehandling hos Speditørernes Retsværn

Speditørernes Retsværn kan tilbyde skræddersyet løsninger til speditivirksomheders claimbehandling – lige fra løbende hotline og sparring med virksomhedens egne claimbehandlere til fuldstændig outsourcing og systematisering.

Kontakt os på 70 13 12 14 for en drøftelse af netop Deres virksomheds behov.

SPEDITØRENS RETSSTILLING VED TEMPERATURREGULERED E TRANSPORTER

Historisk set har transport af temperaturreguleret gods ofte medført flere juridiske problemstillinger for såvel speditører, transportører og vareinteressenter.

Af Advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk, Danske Speditører, rsh@dasp.dk

Der har altid været en overrepræsentation af skadessager i forbindelse med temperaturregulerede transport, hvilket primært skyldes, at varerne ofte repræsenterer en høj værdi, samt at selv mindre udsving i temperaturen kan medføre, at varerne mister deres værdi.

På grund af de mange skader, og den høje værdi, er der også en betydelig retspraksis på området. I denne artikel skal der fokuseres på hvilke undersøgelser af temperaturen, fragtføreren skal foretage ved overtagelsen af godset. Derudover skal retstillingen, hvis godset overtages, uden at der tages forbehold på fragtbrevet, gennemgås.

Inden for dette felt er der faldet to nye domme fra Sø- og Handelsretten, som er særligt interessante. Disse domme er særligt relevante, da der ved skadessager ofte er tvivl om, hvorvidt godset blev udsat for forkert temperatur, allerede inden godset blev overtaget af fragtføreren, eller skaden skete mens godset var i fragtførerens varetægt.

Reglerne om fragtførerens undersøgelsespligt ved overtagelse af godset fremgår af CMR-lovens § 10, hvilket skal læses i sammenhæng med CMR-Lovens § 11, som omhandler fragtbrevets beviskraft. Det fremgår af CMR-lovens § 10, stk. 1, at fragtføreren ved overtagelse af godset skal undersøge, om fragtbrevets informationer angående antal kolli og disses numre er korrekte. Af CMR-lovens § 10, stk. 2 fremgår det endvidere, at fragtføreren skal undersøge godsets indpakning synlige tilstand. Såfremt der er en uoverensstemmelse mellem oplysningerne om antallet af kolli, eller godsets indpakning har synlige mangler, skal fragtføreren tage forbehold herom på fragtbrevet. Det vil sige, at der i CMR-loven ikke nogen bestemmelser, der efter deres ordlyd pålægger fragtføreren at undersøge temperaturen af det gods, der overtages til befording.

Til trods herfor har retspraksis skabt en særlig retstilstand for undersøgelsespligten ved temperaturregulerede transport. Det følger således af en længere restpraksis, at fragtføreren

er forpligtiget til at undersøge godsets temperatur ved overtagelsen i henhold til de informationer der fremgår på fragtbrevet. Det følger allerede af ufr. 1969.582.SH, hvor SØ-og Handelsretten idømte en fragtføreren ansvar for, at et pari bær var skadet ved fremkomst på grund af for høj temperatur. Ansvaret skyldtes, at fragtføreren ikke havde taget forbehold for godsets temperatur ved overtagelsen. Derfor lagde domstolen til grund, at godset var blevet overtaget af fragtføreren ved den korrekte temperatur. Denne udvidelse af CMR-lovens § 10 er blevet videreført i retspraksis, såvel som i den juridiske litteratur.

Konsekvensen af denne praksis er herefter, at fragtbrevets bevisregler i CMR-loven § 11 finder anvendelse, såfremt fragtbrevet indeholder informationer om godsets temperatur. Det betyder, at fragtbrevet fungerer som bevis for, at godset blev overtaget ved den temperatur, som fremgår af fragtbrevet, medmindre fragtføreren har taget forbehold herfor efter en undersøgelse af godset. Herefter vil fragtføreren kunne ifaldes erstatningsansvar i henhold til CMR-loven § 24, hvilket som bekendt er et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Det er dog vigtigt at huske på, at dette bevis kun er et forhåndsbevis, således at fragtføreren har mulighed for at løfte sin bevisbyrde.

Det er således muligt for fragtføreren at undgå erstatningsansvar, til trods for, at der ikke er taget forbehold herfor på fragtbrevet. Denne exculpering kan ske på baggrund af CMR-lovens § 24, stk. 2, hvorefter der ikke idømmes ansvar, såfremt fragtføreren kan bevise, at skaden ikke skyldtes dennes egne forhold, men derimod afsenderfejl. Derudover er der mulighed for at bruge de særlige ansvarsfrihedsgrunde samt bevisbyrde regler i CMR-lovens § 25, stk. 1, litra d sammenholdt med bestemmelsens stk. 2. Disse regler har dog i praksis vist sig at være utrolig

svære at anvende for fragtføreren, da det kræves at fragtføreren fører de fornødne beviser for, at skaden ikke opstod i dennes varetægt.

I mange sager har fragtføreren anført, at skaden ikke er opstået i dennes varetægt, da kølesystemet har fungeret fejlfrit i den periode, hvor godset har været i fragtføreren varetægt. Op i gennem tiderne har det ikke været muligt for fragtføreren at løfte denne bevisbyrde i særlig mange tilfælde. Det til trods for, at der i flere sager har foreligget en surveyrapport, der har anført, at skaden formentlig skyldtes, at godset var blevet opbevaret ved forkert temperatur inden fragtføreren overtog godset. Derfor har et manglende forbehold på fragtbrevet ofte været lig med et erstatningsansvar for fragtføreren.

I dag bliver temperaturregulerede transporter typisk udført med udstyr, hvor der er bedre muligheder for fragtføreren at føre bevis for, at godset er blevet opbevaret i den rette temperatur i fragtføreren varetægt, end det har været tidligere. Ofte er det nu muligt at få statistik fra den trailer, der har været anvendt under transporten, som viser præcist, hvilken temperatur godset har været opbevaret ved, mens det har været i fragtføreren varetægt.

I to nyere domme fra SØ og Handelsretten har fragtføreren netop fremlagt en datalog fra det anvendte materiel under transporter som bevis for, at godset ikke er blevet beskadiget som følge af forkert temperatur i fragtføreren varetægt. I begge sager anførte fragtføreren, at godset måtte være blevet overtaget med den forkerte temperatur.

Den første dom omhandlede en forsendelse af ost fra sælger i Frankrig til modtager i Danmark. Godset var stablet på paller. Da godset kom frem til den danske modtager, nægtede denne at modtage godset, som følge af at ostens

kernetemperatur var 16,2 Celcius. Der blev målt temperaturer mellem pallerne på 14,6-18,8 Celsius. Temperaturen skulle i henhold til det udstedte fragtbrev være mellem 2-4 Celsius. Fragtføreren havde ikke taget forbehold på fragtbrevet ved godsets overtagelse, og chaufføren havde heller ikke undersøgt godset. Derimod var der en temperaturlog for forsendelsen. Der var anvendt start/stop nedkøling. Den danske modtager lagde retssag an mod fragtføreren, som følge af godsets beskadigelse, med henvisning til, at fragtføreren ikke havde taget forbehold ved overtagelsen af godset og derfor var erstatningsansvarlig i henhold til CMR-lovens § 24, stk. 1. Derudover blev det anført, at den anvendte trailer ikke var forekølet korrekt, samt at køleanlægget var slukket i 40 minutter under transporten, med henvisning til den fremlagte temperaturlog. Slutligt anførte modtageren, at det var en fejl, at traileren kølede efter start/stop i stedet for continuos run. Fragtføreren anførte på den anden side, at køleanlægget havde fungeret korrekt undervejs, og skaden på godset skyldtes, at osten havde for varm en kernetemperatur, da fragtføreren overtog godset i Frankrig. Sø- og Handelsretten anførte på baggrund af skønsmændenes udtalelser, at det var ubetænkeligt at fastslå, at godset høje temperatur skyldtes, at godset var for varmt, da fragtføreren overtog godset. At traileren ikke var forekølet korrekt, samt den 40 minutters periode hvor køleanlægget var slukket, havde ikke betydning for skadens indtræden. At der ikke var taget forbehold på fragtbrevet ved godsets overtagelse kunne ikke føre til et andet resultat, da det blot var af bevismæssigt karakter

Den anden dom omhandler også en forsendelse af ost, denne gang fra Danmark til Grækenland. For en nærmere gennemgang af dommens faktum og andre juridiske problemstillinger henvises til artiklen ovenfor. Ved godsets fremkomst til Grækenland nægtede køber at modtage godset, da det var mellem 12-17 celsius. Det fremgik af fragtbrevet, at godset skulle være mellem 3-6 celsius. Fragtføreren havde ikke taget noget forbehold ved overtagelsen af godset. Der blev ikke foretaget en uvildig undersøgelse af godset. Under retssagen fremlagde fragtføreren en temperaturlog der viste, at godset var blevet opbevaret under korrekt temperatur under transporten. Sø og Handelsretten udtalte, at det på baggrund af bevisførelsen ikke fandtes bevist, at godset var blevet beskadiget i fragtførerens varetægt. Dommens resultat skyldtes den manglende uvildig dokumentation, samt den fremviste temperaturlog.

På baggrund af de to ovenstående domme, særligt den første, tyder det på, at retspraksis har lagt sig fast på, at fragtføreren kan opfylde sin bevisbyrde i henhold til CMR-Lovens § 24, stk. 2 ved at fremlægge en temperaturlog, der viser, at godset er blevet opbevaret inden for de grænser, der er tilladt i fragtbrevet. Tilmed kan selv små afvigelser herfra tillades, såfremt skønsmændene betragter afvigelserne som irrelevante for skadens opståen. Det må derfor antages, at fragtførerne fremefter vil have bedre muligheder for at undgå ansvar for skader på temperaturreguleret gods end hidtil, selvom der ikke er taget noget forbehold for godsets temperatur på fragtbrevet ved overtagelsen af godset.

KAN MAN KOMME UD AF EN TIDSBEGRÆNSET EKSKLUSIVAFTALE?

Blandt andet konjunkturfølsomme og svingende priser på transportydelserne gør, at det i mange speditør- og kundeforhold giver god mening at begrænse speditions- og transportaftalen tidsmæssigt til kun at gælde i en nærmere bestemt periode, fx fra 1. januar indtil 1. januar. I den periode aftalen løber, kan der imidlertid – som i så mange andre henseender – ske nye ændringer i markedet eller opstå andre forhold, som gør, at en part ønsker at komme ud af aftalen før tid.

I denne artikel redegøres for, hvad parterne i en tidsbegrænset speditions- og transportaftale har af muligheder for at komme ud af aftalen.

Af Camilla Søbjerg Nielsen

Det følger af dansk rets almindelige grundsætninger, at et igangværende kontraktforhold ikke ensidigt og uvarslet kan ændres af den ene aftalepart, medmindre det følger af lovgivningen eller aftaleforholdet i øvrigt. Ændringer i aftalens vilkår kræver med andre ord enighed mellem begge parter.

Vedvarende kontraktforhold – altså kontraktforhold, der ikke er tidsbegrænset – kan dog normalt *opsiges* med et passende varsel, selvom aftalen ikke udtrykkeligt hjemler en opsigelsesadgang eller et konkret opsigelsesvarsel. Med et passende varsel kan en part således komme ud af kontraktforholdet.

En typisk *tidsbegrænset aftale* i speditionsverdenen kan gå ud på, at kunden over for speditøren eksklusivt binder sig til at lade speditøren forestå en række nærmere bestemte transporter af en nærmere bestemt volume gods over en nærmere bestemt periode mod kundens betaling af et nærmere bestemt beløb pr. kolli eller transport. Ved en sådan aftale opnår

parterne – set i et forretningsmæssigt perspektiv – sikkerhed for de udgifter og indtægter, der måtte påløbe i den periode, aftalen løber: Overordnet vil kunden for så vidt være sikker på at få godset transporteret til en fast og på forhånd kendt pris. Og speditøren vil samtidigt have overblik over, hvor meget gods der skal transporteres, og hvad indtjeningen bliver.

En tidsbegrænset aftale indeholder i sagens natur sjældent en opsigelsesadgang. En tidsbegrænset aftale er derfor som hovedregel bindende for begge aftalens parter i hele den periode aftalen løber – medmindre andet kan udledes af aftaleforholdet (eller særlig lovgivning i øvrigt). En aftale skal ikke nødvendigvis tage udtrykkeligt stilling til dens uopsigelighed i den tidsbegrænsede periode, for at parterne er bundet og ikke kan opsige – selv med et passende varsel. Uopsigelighed kan nemlig, selvom aftalens ordlyd ikke tager udtrykkeligt stilling dertil, efter omstændighederne udledes af kontraktforholdet.

Erstatningsansvar for uberettiget opsigelse

Skulle man alligevel ønske at komme ud af en tidsbegrænset aftale, vil det ikke blive uden omkostninger.

At gå ud af en aftale, hvor der ikke er opsigelsesadgang, er kontraktuel misligholdelse, hvilket som udgangspunkt giver den anden part ret til at vælge mellem at kræve erstatning svarende til positiv opfyldelsesinteresse eller negativ kontraktinteresse. Det vil i korte vendinger sige, at den tabende part kan kræve erstatning af den misligholdende part, enten således at den tabende part stilles som om

aftalen blev opfyldt i hele perioden (positiv opfyldelsesinteresse), eller den tabende part kan kræve erstatning, således at parten stilles, som om den pågældende aftale aldrig var indgået (negativ kontraktinteresse). Hensynet bag begge former for erstatning er, at den tabende part får erstattet det eller de økonomiske tab, som denne måtte have lidt som følge af sin kontraktparts misligholdelse.

SPEDITØRERNES RETSVÆRN bistår naturligvis ved indgåelsen af spedititions- og transportaftaler, herunder tidsbegrænsede aftaler, således at eventuelle tvivlsspørgsmål og uenigheder afklares på forhånd.

DEN NYE TOLDBEHANDLINGSBEKENDTGØRELSE

Den nye toldbehandlingsbekendtgørelse er netop trådt i kraft pr. 9. juni 2012. Ændringerne af toldbehandlingsbekendtgørelsen skyldes primært tilpasning til det nye online Manifestsystem.

Af Advokat, Anders Hedtoft, Delacour Dania Advokatpartnerselskab, ahe@delacour.dk

Første del af Manifestsystemet blev idriftsat den 5. juni 2011, mens anden del blev idriftsat samtidig med ikrafttrædelsen af den nye toldbehandlingsbekendtgørelse den 9. juni 2012, hvorefter det samlede Manifestsystem finder anvendelse.

Det har hidtil været frivilligt at benytte Manifestsystemet, men den 9. juni 2012 blev det obligatorisk for virksomhederne at benytte Manifestsystemet i de tilfælde, hvor der er tale om ufortoldede varer, der ankommer med et transportmiddel (skib eller fly) til Danmark fra et tredjeland eller fra et andet EU-land. I disse situationer skal der indsendes en elektronisk

ankomstdeklaration samt en elektronisk ankomstmeddelelse til Manifestsystemet.

Der er med den nye bekendtgørelse indført nye regler for de formaliteter, skibe og fly skal opfylde, når de ankommer til og afgår fra en dansk havn eller lufthavn. Når et transportmiddel (skib eller fly) afgår fra eller ankommer til Danmark fra et tredjeland enten direkte eller via et andet EU-land, skal der indsendes en elektronisk ankomst- eller afgangsangivelse til Manifestsystemet. Dette gælder også, hvis de ankommer fra eller afgår til et andet EU-medlemsland og medbringer ufortoldede varer.

Bestemmelser vedrørende midlertidig opbevaring

Fremadrettet vil Manifestsystemet endvidere indeholde håndteringen af Midlertidig opbevaring (MIO/MIG). Dette betyder, at de virksomheder, der hidtil har anvendt MIO via Importsystemet, fremover skal anvende MIO via Manifestsystemet. Standardfortoldning foregår dog fortsat i Importsystemet.

Den hidtidige ordning, hvorefter varer ankommet med skib eller fly kunne ligge i havne og lufthavne i op til 48 timer uden at være angivet - "den brede grænsestreg" – forsvinder, men erstattes af en anden ordning, der i bekendtgørelsen kaldes "Midlertidig opbevaring på toldgodkendte områder i toldhavne og toldlufthavne" (MIG). Den nye MIG er således en systemmæssig håndtering af den tidligere "brede grænsestreg".

Den nye bekendtgørelse ændrer ikke på det materielle indhold af reglerne for midlertidig opbevaring på oplag (MIO), men den systemmæssige håndtering af MIO'er flyttes som nævnt fra importsystemet til Manifestsystemet.

Netop den systemmæssige håndtering af varer angivet til midlertidig opbevaring er i høringsfasen blevet mødt med hård kritik fra branchens praktikere, men SKAT har desuagtet valgt at fastholde løsningen, hvorefter proceduren for midlertidig opbevaring skal håndteres i Manifestsystemet.

At Manifestsystemet nu er obligatorisk at anvende betyder, at såfremt der ikke indsendes de påkrævede oplysninger til Manifestsystemet, vil det kunne medføre, at transportmidlet ikke får tilladelse til at losse varerne eller få varerne frigivet.

Virksomhederne kan få adgang til Manifestsystemet på to måder - enten via den onlineløsning, der findes på www.skat.dk eller via filoverførsel (FTP). For at virksomhederne kan benytte Manifestsystemet kræves det, at de har et EORI nummer og en digital signatur.

Manifestsystemet og den nye toldbehandlings-bekendtgørelser har nu været i drift i godt 3 måneder og de berørte virksomheder har som forventet oplevet en række indkørvings-vanskeligheder.

Den primære udfordring og fejlårsag er manglende kendskab til de nye regler og procedurer – både hos SKAT og speditørerne.

Vi kan derfor kun opfordre til, at man internt i virksomheden får aftalt helt klare retningslinjer for, hvordan man imødekommer de nye regler og systemer og sikrer sig, at samtlige berørte medarbejdere har det fornødne kendskab til procedurerne.

Brugerne af Manifestsystemet har som ventet også konstateret en række egentlige systemfejl, som SKAT løbende forsøger at udbedre.

Hæftelsesbestemmelserne

Skatteministeriet har trods kritiske bemærkninger i en række høringssvar ligeledes valgt at opretholde en række hæftelsesbestemmelser i den nye toldbehandlings-bekendtgørelse. Hæftelsesbestemmelserne er efter vores opfattelse i strid med EU Toldkodeks, idet EU-domstolen gentagne gange har fastslået, at toldskyldsreglerne er udtømmende reguleret i toldkodeks.

En række af de materielle uoverensstemmelser i forhold til toldskyldsreglerne i toldkodeks og

hæftelsesreglerne i toldbehandlingsbekendtgørelsen udspringer af det forhold, at terminologien, der er anvendt i national dansk toldlovgivning, differentierer betydeligt fra begreberne anvendt i toldkodeks.

Toldkodeks' centrale begreb "klareren", hvorved der ifølge toldkodeks artikel 4, nr. 18 forstås den person, der foretager toldangivelse i eget navn, eller den i hvis navn toldangivelse foretages, anvendes ikke i toldbehandlingsbekendtgørelsens hæftelsesbestemmelser. Her anvendes et andet begreb, nemlig "varemodtager", om nogle af de samme forhold som klareren, men begreberne er ikke fuldstændig identiske.

Det betyder, at der er risiko for urigtige afgørelser fra de retsanvendende myndigheder, idet klarerer og varemodtager ikke (altid) dækker over samme person. Specielt i situationer, hvor en repræsentant mangler fuldmagt til angivelse på vegne af varemodtageren, har der i praksis været konkrete tilfælde, hvor den forkerte debitor (varemodtageren) er blevet afkrævet told.

Der er således fortsat god grund til at undersøge forholdene nærmere, såfremt man bliver mødt med et krav fra SKAT, som begrundes i toldbehandlingsbekendtgørelsens hæftelsesbestemmelser.

TRANSPORTJURIDISK DAG 2012



Der er en ny sølov på vej – hvad betyder det for speditjons- og transportjuraen, og hvilke konsekvenser har det for speditjons-, logistik- og transportbranchen?

Danske Speditører og Speditørernes Retsværn inviterer til konference på Børsen, torsdag den 27. september 2012 kl. 10.00 - 16.00.

Ved hjælp af eksperter, repræsentanter for transportkøbere og transportsælgere ser vi nærmere på den kommende sølov. Derudover præsenterer vi et overblik over forskningen i transportjuraen med seneste nyt. Endelig ser vi nærmere den seneste udvikling i transportjuraen, som den udfoldes ved domstolene og i den praktiske hverdag.

Ny Sølov – Rotterdamreglerne

- Den ny sølov – et overblik over arbejdet hidtil og arbejdet videre
Formand for Sølovsudvalget, Vicepræsident ved Sø- og Handelsretten, Mette Christensen
- Transportkøbernes ønsker til den ny sølov
Partner, advokat ved Kromann Reumert, Henrik Thal Jantzen
- Transportsælgerens ønsker til den ny sølov
Konsulent ved Danmarks Rederiforening, Uffe Lind Rasmussen
- Speditørernes ønsker til den nye sølov
Advokat, Rasmus Kjøie, Speditørernes Retsværn

Ny forskning

- Transportaftalen og logistikaftalen – et overblik over forskningen i transportjura
Professor, dr.jur., Vibe Ulfbeck, Københavns Universitet
- Multimodale transporter
Ph.D., advokat ved LETT, Lissi Andersen Roost

Aktuelle emner

- Transportjura i praksis – hverdagens udfordringer og løsninger
Advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk, Speditørernes Retsværn
- Nyeste retspraksis – CMR-loven, NSAB 2000
Advokat, Rasmus Kjøie, Speditørernes Retsværn

Dagens program svarer til 5 lektioner

Der serveres morgenmad, frokost og en let eftermiddagsforfriskning

Pris:

Medlemmer af Danske Speditører: 2.495 kr. (ex. moms)

Andre: 2.995 kr. (ex. moms)

Tilmelding til Thomas Henriksen, Danske Speditører på tho@dasp.dk

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:

IUNO



NO:DE:CO
NORDIC DEBT COLLECTION AS

SPEDITIONSRET