

DELACOUR!

TRANSPORTLEX

Nr. 2, 2008

Forord

Julen og årsskiftet giver anledning til at gøre status og se tilbage på det forløbne år. Overskrifterne har været præget af finanskrisen, begyndende lavkonjunktur, omfattende konkurser og på det seneste spektakulære svindelnumre.

Også inden for transportbranchen har overkapacitet, faldende rater og indtjening givet store udfordringer og understreget nødvendigheden af at rationalisere og effektivisere driften, hvor det er muligt, evt. gennem opkøb eller fusioner med andre aktører i branchen. Et vanskeligt år er snart forløbet, og 2009 vil sikkert også give anledning til udfordringer i transportbranchen.

Vi i DELACOUR benytter lejligheden til at takke for samarbejdet og de mange opdrag, som er blevet os betroet i 2008 og ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår.

Henrik Kleis og Anders Hedetoft

Partnere i DELACOUR Advokatfirma

Tilmelding til TransportLex og TransportLex-Express kan ske til hhf@delacour.dk

Udgiver: DELACOUR
Udgivelsesmåned: December 2008
Udgivelsesnummer: Nr. 2 2008
Redaktør: Advokat, partner Henrik Kleis
Layout: Hanne Holmberg Fjord



TransportLEX Indhold

Viden:

Pirater skaber problemer

Ny konkurrence for rederierne

Fradrag af moms af svind på toldoplæg

Lovvalg og værneting i kontrakter

Domme:

Speditør skal betale kr. 15 mio for fejludlevering af gods

PostDanmark frifundet for grov uagtsomhed

Eksportør fik fuld erstatning for fejludlevering af gods i Italien

Pirater skaber problemer

af Henrik Frandsen

Pirateri er et stigende problem for den kommercielle søfart og har fået mediernes bevågenhed på grund af spektakulære kapringer af skibe som Danica White i juni 07, den franske yard Le Ponant i april 08, det ukrainske skib Faina med våben til Kenya i september 08 og ikke mindst supertankeren Sirius Star medio november 08.

Det kan være langvarige og ubehagelige forløb – Danica White var kapret i 83 dage – og tabene ganske store, ikke kun i relation til løsesum. Rederierne er tvunget til at overveje særlige forholdsregler for sejlads ud for Somalia og i Aden-golfen med særlig udsatte fartøjer, dvs langsomme skibe med lavt fribord under sejlads i dagslys, for at undgå kapringer.

Men de stigende antal kapringer giver også anledning til at overveje mere indirekte effekter - jeg tænker her på befragtede skibe. Er skibet off-hire hvis det kaptures? – Off-hire hvis det venter på konvoj-sejlads eller eskorte af krigsskib? Hvad kan anses for "safe port"? Hvor går grænsen for befragters "Employment" i områder med pirateri? I relation til forsikring rejser der sig spørgsmål om kasko-dækning hvis skibet skades under kaping? – krigsskade? Kan der tegnes forsikring for løsesum? - for omkostninger og tidstab som følge af kaping?

Pirateri giver anledning til kontraktuelle problemstillinger som med fordel kan afklares på forhånd hvis der skal sejles i områder med risiko for pirateri – ligesom det er bedre på forhånd at få afklaret forsikringsdækningen i tilfælde af kapringer – således at der kan tegnes en evt. supplerende dækning. God grund til at søge rådgivning hos advokaten!



Ny konkurrence for rederierne

af Henrik Kleis

Samarbejdet mellem linierederier - de såkaldte liniekonferencer - har eksisteret i næsten 150 år, og efter indførelse af EUs konkurrenceregler har liniekonferencerne haft en såkaldt gruppefritagelse for forbud om kartellignende samarbejde.

Denne fritagelse er nu med virkning fra 18. oktober 2008 ophævet med henblik på at tilgodese EUs eksportører med reducerede priser, og samtidig har Kommissionen udstedt et sæt retningslinier (guidelines) indeholdende principper, som Kommissionen vil lægge til grund ved afgrænsning af de enkelte markeder og ved vurdering af de samarbejdsaftaler inden for søtransporten, som berøres direkte af de ændringer, der er sket ved vedtagelsen af årets nye forordning (nr. 419/2006).

Derved er alle sektorer inden for søtransporten fra 18. oktober underlagt de almindelige gældende regler inden for EUs konkurrenceret, og rederierne og disses lokale kontorer og i et vist omfang agenterne må fremadrettet udvise samme forsigtighed med udveksling af informationer om priser og andre konkurrencefremmende elementer på samme måde som andre brancher. Bødeniveauet ved overtrædelse er meget stort, og virksomhederne bør derfor sammen med deres advokat sørge for at få udviklet et sæt regler, der dels har til hensigt at påpege over for medarbejderne, hvordan overtrædelse af reglerne undgås og dels hvordan medarbejderne skal agere, såfremt Kommissionen eller Konkurrencemyndighederne i øvrigt kommer på uanmeldt kontrolbesøg (dawn raid).

Fradrag af moms af svind på toldoplæg

af Morten Seeman-Hansen

Som nævnt i vort seneste nyhedsbrev er der på baggrund af en Landsskatteretskendelse nu mulighed for fradrag for moms vedrørende varer, der har været oplagt på toldoplæg, og som er bortkommet ved svind på oplaget. SKAT har således i efteråret måtte udsende en meddelelse om ændring af praksis.

Hidtil har SKAT ikke accepteret momsfradrag ved svind af varer på toldoplæg, uanset at svindet er opstået som følge af fejllieferinger eller fejlekspeditioner. Denne praksis har været begrundet ud fra det synspunkt, at fejllieferinger og fejlekspeditioner ikke var levering mod vederlag.

Efter den nye praksis er der momsfradrag for en virksomhed, der konstaterer svind på sit toldoplæg.

Landsskatteretten begrundede sin praksisændrende afgørelse med, at virksomheden på det tidspunkt, hvor momspligten indtrådte, ikke vidste, at der var tale om levering uden vederlag, da der jo netop var tale om fejllieferinger og fejlekspeditioner. Driften af toldoplaget var i øvrigt kendetegnet ved køb med videresalg for øje, og de øvrige betingelser for momsfradrag var opfyldt. Endvidere lagde Landsskatteretten til grund, at det omhandlede svind ikke kunne betegnes som unormalt stort.

Virksomheder, der efter den hidtidige praksis ikke har haft fradragsret for den betalte moms af svind som følge af fejllieferinger og ekspeditionsfejl, kan anmode om genoptagelse af momstilsvaret. Såfremt din virksomhed

haft svind på toldoplaget, hvoraf der ikke er opnået momsfradrag, kan der således være et uudnyttet fradrag. Der er overfor SKAT mulighed for genoptagelse helt tilbage til januar 2003.

Krav om genoptagelse af afgiftsilsvar som følge af ovenstående skal indgives til SKAT senest den 9. marts 2009.

Tilbagebetalingskravet skal kunne dokumenteres. Dette kan ske ved fremlæggelse af relevant regnskabsmateriale eller andet relevant bilagsmateriale.

Lovvalg og værneting i kontrakter

af Henrik Frandsen

Kontrakter med udenlandske parter kan ofte volde besvær, i særdeleshed omkring lovvalg og værneting, altså hvor en evt. tvist skal afgøres og hvilket lands regler der skal anvendes.

Offtest vil hver part have præference for sit eget land – det er alt andet lige nemmere og mere overskueligt at føre en sag i sit eget land – hvilket kan gøre det vanskeligt, at blive enige om indholdet af en lovvalgs- og værnetings-klausul. Det ses ofte at parterne må vælge en "mellem-løsning", eksempelvis engelsk ret og værneting.

Engelsk ret er dog på mange områder ganske anderledes end danske ret og omkostningerne ved at gennemføre en retssag eller voldgiftssag i England er erfaringsmæssigt noget højere end i Danmark – det skyldes navnlig de engelske advokat-omkostninger.

Der bør derfor under kontraktsforhandlinger gøres et ihærdigt forsøg på, at opnå enighed om dansk ret og behandling af sagen ved danske domstole eller voldgift, eksempelvis ved voldgifts-instituttet i København hvor den udenlandske part vil få mulighed for at udpege en voldgiftsdommer som denne nyder tillid til, evt. fra partens eget land.

Hvis den udenlandske part ikke kan acceptere at sagen behandles i Danmark, kan voldgift ved Stockholms Handelskammer være et fint alternativ.

Speditør skal betale kr. 15 mio for fejludlevering af gods

af Henrik Kleis

Når en kontraktspart er hjemmehørende uden for EU er det vigtigt at holde sig for øje, at det pågældende land sandsynligvis ikke vil anerkende eller fuldbyrde en afgørelse fra en dansk domstol – det vil således kunne vise sig at være umuligt at få gennemført en dom uden for EU selvom den udenlandske part er blevet dømt ved dansk domstol. Dette problem undgås ved at vælge voldgift, idet mange lande har tilsluttet sig New York-konventionen om anerkendelse og fuldbyrdelse af voldgiftsavgørelser. Et land som har tilsluttet sig denne konvention vil ikke kunne afvise at fuldbyrde en dansk voldgifts-avgørelse.



Sø- og Handelsretten har den 6. november afsagt dom i en omfattende sag, hvor spørgsmålet var, om et dansk speditørfirma var ansvarlig som følge af, at det direkte til en dansk producent af fladskærme (som senere gik konkurs) havde udleveret diverse komponenter på trods af, at der på fragtbrevet var angivet, at en dansk bank var modtager ("consignee").

Sø- og Handelsretten slog fast, at der ikke var grundlag for at anvende NSAB 2000 og de ansvarsbegrænsninger, der findes der i forholdet mellem speditøren og banken, som krævede erstatning. Dette fulgte allerede af, at der ikke var noget kontraktforhold mellem speditøren og banken, og forholdet mellem dem blev i stedet reguleret af luftfartslovens bestemmelser, samt indholdet af transportdokumenterne.

Retten fandt, at speditøren havde pådraget sig ansvar ved at udlevere godset til modtageren uden bankens samtykke, idet denne udlevering dels var i strid med de udstedte transportdokumenter og i øvrigt i strid med luftfartslovens § 102, stk. 1 og § 101, stk. 4.

Udgangspunktet for erstatning var fakturaværdien, og erstatningen blev fastsat til kr. 14.814.442, hvormed det samlede beløb, som skulle betales af speditøren inkl. omkostninger langt oversteg kr. 15.000.000.

I øvrigt afvist speditørens anbringender om, at kravet var bortfaldet pga. forældelse, idet erstatningskravet var omfattet af luftfartslovens 2-årige forældelses-

frist, ligesom retten ikke fandt, at kravet var fortabt som følge af passivitet.

Endelig blev spørgsmålet om tilbageholdelsesret i noget tilbageværende gods også afgjort til speditørens ugunst, så det var alt i alt en dårlig dag i retten for speditøren!



PostDanmark frifundet for grov uagtsomhed

af Henrik Kleis

Højesteret har omgjort en tidligere af Østre Landsret afsagt dom i en sag, hvor PostDanmark A/S var sagsøgt af et forsikringsselskaber og to banker.

Sagen drejede sig om værdiforsendelser for i alt kr. 6.000.000 fra Danmark til Sverige befordret af SAS fra Kastrup Lufthavn til Arlanda Lufthavn, hvor forsendelserne bortkom ved tyveri.

Hovedspørgsmålet i sagen var, om PostDanmark havde udvist grov uagtsomhed i henhold til § 18 i den daværende bekendtgørelse om PostDanmarks befordringspligt og eneret, mv. Højesteret lagde til grund, at der ikke mellem PostDanmark og bankerne var truffet aftale om de sikkerhedsprocedurer, der skulle følges. De forventninger, bankerne havde haft til sikkerheden måtte alene vurderes ud fra den almindelig viden i banksektoren om, hvordan ordningen med værdiforsendelserne fungerede. På baggrund af oplysninger under sagen om banksektorens kendskab til og syn på værdiforsendelsesordningen, samt under hensyn til prisen for forsendelserne fandt Højesteret, at bankerne måtte forvente et sikkerhedsniveau fastlagt med udgangspunkt i den deklarede værdi og ikke det højeste mulige. PostDanmark havde derfor ikke handlet groft uagtsomt, da man med SAS og posten i Sverige havde aftalt en bestemt standard procedure på værdiforsendelserne, og PostDanmark A/S blev derfor frifundet i sagen.

Eksportør fik fuld erstatning for fejludlevering af gods i Italien

af Henrik Kleis

Sø- og Handelsretten har den 22. oktober 2008 afsagt dom i en sag, hvor en eksportør havde sagsøgt et dansk speditørfirma og et internationalt kurerfirma. Spørgsmålet var, om eksportøren var berettiget til erstatning i anledning af, at en forsendelse udført af kurerfirmaet blev udleveret til modtageren i Italien, inden eksportøren havde givet tilladelse til det, og om en dansk speditør, som eksportøren havde indgået en samarbejdsaftale om forskellige former for oplæring i Italien med, havde noget ansvar.

Kurerfirmaet blev fundet ansvarlig. Forsendelserne var bestilt med angivelse af "ship to hold". Retten fandt ikke, at kurerfirmaet kunne påberåbe sig sine sædvanlige forretningsbetingelser, idet disse ikke var gældende for den konkrete opgave.

Speditøren blev derimod frifundet, idet udlevering ikke havde fundet sted fra speditørens lager, og at speditøren i henhold til den indgåede samarbejdsaftale ikke havde påtaget sig en garanti mod fejludlevering i videre omfang end det.

Endelig var det et spørgsmål i sagen, om den af speditøren på eksportørens vegne tegnede transportforsikring på sædvanlige standardvilkår "Institute Cargo Clauses A" også dækkede den risiko, at køberen uretmæssig i strid med parternes aftale om kontant afregning satte sig i besiddelse af godset efter overgivelsen til transportøren og inden fremkomsten på udleveringsstedet. Retten fandt, at dette ikke var tilfældet og forsikringsselskabet, der tillige havde kørt sag mod speditøren og eksportøren om dette spørgsmål, fik derefter medhold i at der ikke var forsikringsdækning.



Transportafdelingens medarbejdere



Advokat, Partner Henrik Kleis

mail: hk@delacour.dk
tlf: +45 87 32 74 50 / +45 40 19 23 00



Advokat, Partner Anders Hedetoft

mail: ahe@delacour.dk
tlf: +45 87 32 74 53 / +45 20 19 74 44



Advokat Lasse Rungholm

mail: lr@delacour.dk
tlf: +45 20 93 86 33



Advokat Henrik Frandsen

mail: hfr@delacour.dk
tlf: +45 87 32 74 58 / +45 20 15 20 79



Advokat Line Kjær

mail: lik@delacour.dk
tlf: +45 87 32 74 59 / +45 20 49 69 49



Advokat Martin Juste

mail: mju@delacour.dk
tlf: +45 87 32 74 57 / +45 21 27 24 44



Advokatfuldmægtig Morten Seeman-Hansen

mail: msh@delacour.dk
tlf: +45 87 32 74 60 / +45 25 36 72 20



Sekretær, BA Heidi Young

mail: hya@delacour.dk
tlf: +45 87 32 74 51



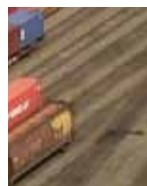
Advokatsekretær Lise Dencker Larsen

mail: ldl@delacour.dk
tlf: +45 87 32 74 52



Advokatsekretærelev Kristina Nissen

mail: kni@delacour.dk
tlf: +45 87 32 74 54



DELACOUR Advokatfirma

Århus
Lille Torv 6, Box 505
DK-8100 Århus C

København
Langebrogade 4
DK-1411 København K

Århus og København
Tel.: +45 70 11 11 22
Fax.: +45 70 11 11 33

E-mail: delacour@delacour.dk
www.delacour.dk
CVR-nr.: 8818 3118

Medlem af advoc

- et internationalt netværk
af uafhængige advokatfirmaer