

DELACOUR

TRANSPORTLEX

Nr. 1 2007

Forord

Velkommen til anden udgave af TransportLEX - et nyhedsbrev udgivet af DELACOUR Transportteam.

Nyhedsbrevet, der henvender sig til alle med relationer til transportbranchen i bred forstand, udkommer én gang i kvartalet og vil dels kommentere nyere retspraksis, dels beskrive særlige problemstillinger inden for særligt områderne transport, told og forsikring.

I de tilfælde, hvor en nyskabelse eksempelvis afsigelse af en ny principiel dom eller vedtagelse af en ny, vigtig lov kræver øjeblikkelig information, vil vi orientere gennem TransportLEX-Express.

Vi vil til enhver tid være taknemmelige for input og inspiration til de kommende numre af nyhedsbrevet og efterkommer gerne anmodninger om at få specifikke emner nærmere belyst.

For de læsere, der endnu ikke har givet tilsagn, men som måtte ønske TransportLex og TransportLEX-Express formidlet hurtigt og fleksibelt via e-mail, er der mulighed for tilmelding på nedenstående adresse.

God fornøjelse med læsningen!

Henrik Kleis og Anders Hedetoft

Partnere i DELACOUR Advokatfirma

Tilmelding til fremtidige udsendelser af TransportLEX og TransportLEX-Express

hfh@delacour.dk

Udgiver: DELACOUR
Udgivelsesmåned: Februar 2007
Udgivelsesnummer: Nr. 1 2007
Redaktør: Advokat, partner Henrik Kleis
Layout: Peter Thøysen Rasmussen



TransportLEX indhold

Domme:

Byret som sagkyndig i Søret

Objektivt ansvar for jernbaneselskab

Færdselsstyrelsen underkendt i sag om vognmandstilladelser

Tjek mærkaterne!

Cigaretsmugleri

Viden:

Inddrivelsen af told

Luftfart - EU skal ændre information

Autoriseret Økonomisk Operatør (AEO)

Domstolsreformen

Transportafdelingens medarbejdere

Byret som sagkyndig i søret

Landsretten tvinger byretten til at udpege sagkyndige dommere i søsager

Af advokat Jesper Hultmann

I en ny dom fra Vestre Landsret slås det fast, at byretten skal behandle sørelaterede sager på samme måde som Sø- og Handelsretten i København, dvs. med medvirken af sagkyndige dommere.

Sagen var en straffesag imod en skibsfører. Han var i starten af 70'erne og tiltalt for at have nydt spiritus i en sådan grad, at han var ude af stand til at udføre sin tjeneste som fører af en turbåd med 61 passagerer ombord. Han var også tiltalt for forsøg på at have ført båden i spirituspåvirket stand, da han havde til hensigt at sejle skibet tilbage til afgangsstedet - en handling, der dog blev forhindret ved politiets ankomst. Skibsføreren blev frifundet i byretten. Her blev sagen behandlet uden medvirken af sagkyndige domsmænd.

Dommen blev af anklagemyndigheden anket til Landsretten med henblik på at få skibsføreren dømt. Landsretten tog selv initiativ til at høre anklager og forsvarer om, hvorvidt sagen i byretten ikke burde have været behandlet som en søretssag. Anklager og for-

svarer erklærede, at fagkundskab til søforhold ikke havde betydning, idet der jo ikke var sket nogen ulykke under sejladsen. Landsretten ophævede byrettens dom, bl.a. med en præmis om, at tiltalen var rejst efter den dagældende § 29, stk. 3 i lov om sikkerhed til søs. Sagen angik derfor spørgsmålet om, hvorvidt skibsføreren som fører havde nydt spiritus i en sådan grad, at han var ude af stand til at udføre sin tjeneste på fuldt betryggende vis. Det var altså ikke de nye regler om promillegrænse til søs, der blev anvendt.

Landsretten konkluderede herefter, at sagens afgørelse krævede assistance fra fagkyndige i søforhold - dette uanset der ikke var sket uheld under sejladsen. Byretten havde derfor rent processuelt behandlet sagen forkert, og landsretten sendte sagen tilbage til byretten til behandling forfra. Parterne, dvs. anklager og tiltalte, må derfor acceptere at skulle en tur i byretten igen, uanset at de sammenstemmende for landsretten erklærede, at fagkundskab i søforhold ikke havde betydning.



Objektivt ansvar for jernbaneselskab

Af advokat Jesper Hultmann

I en nyere dom fra Vestre Landsret tog retten stilling til et jernbaneselskabs ansvar for påkørselsskade på person og ejendom, som ikke befordres med toget. Jernbaneloven indeholder i § 15 en regel herom, hvorefter jernbanen er objektivt ansvarlig for sådanne påkørselsskader, medmindre der er tale om påkørsel af levende dyr. Der er altså tale om et lovbestemt objektivt ansvar, og jernbanen kan alene slippe for ansvar, såfremt der er udvist en vis grad af egen skyld.

I sagen kørte en bilist ad en havnegade, hvor en rangerbanelinie krydsede gaden. Bilisten opdagede for sent under en overhaling, at et tog var ved at krydse gaden, og imens han forsøgte at undvige togets påkørsel, kørte han ind i en lygtepæl. Bilisten blev herefter ramt af toget og pådrog sig personskade ved ulykken. Bilen blev godt og grundigt smadret ved dels påkørslen af lygtepælen og dels ved, at toget ramte bilen. Bilisten fik en bøde af politiet for ikke at have sikret sig fri bane under overhalingen.

Jernbaneselskabet afviste at være ansvarlig for personskaden, og dette spørgsmål blev derfor indbragt for retten.

Byretten fandt, at jernbaneselskabet ikke kunne være objektivt ansvarlig for personskaden, idet bilisten inden togets påkørsel havde ramt lygtepælen. Endvidere fandt byretten, at bilisten uagtsomt havde medvirket til skaden. Byretten frifandt derfor jernbaneselskabet.

Landsretten fandt derimod, at bilisten ikke havde handlet så groft uagtsomt, at det kunne bevirke nedsettelse eller bortfald af jernbaneselskabets ansvar. Landsretten dømte derfor jernbaneselskabet, som måtte anerkende at være erstatningsansvarlig for skaden.

Færdselsstyrelsen underkendt i sag om vognmandstilladelser

Af advokat, partner Henrik Kleis

Lov om godskørsel indeholder regler om myndighedernes (Færdselsstyrelsens) ret til at tilbagekalde en vognmandsvirksomheds kørselstilladelser, såfremt vognmanden groft eller gentagne gange har overtrådt reglerne i lov om godskørsel, færdselsloven, mv. De fleste overtrædelser vedrører sædvanligvis køre-/hviletidsbestemmelserne og en jysk vognmand havde i første omgang fået 13 bøder, hvilket udløste en advarsel. Efterfølgende fik vognmanden yderligere 7 bøder, hvorefter Færdselsstyrelsen uden yderligere varsel tilbagekaldte samtlige tilladelser. Vognmanden benyttede sig af muligheden for at kræve afgørelsen prøvet ved domstolene og Byretten i Horsens underkendte ved en dom i januar 2007 Færdselsstyrelsen afgørelse, bl.a. under henvisning til at vognmanden efter at have modtaget advarslen afholdte et internt kursus for sine chauffører, samt til at alene to af bøderne skyldes overtrædelse forårsaget af samme chauffør og at denne chauffør, efter at have modtaget bøde nummer to, var blevet afskediget. Dommen må siges at være principiel, idet domstolene tidligere kun har fået forelagt problemstillingen et par gange.

Tjek mærkaterne!

Transportør havde pligt til at tjekke mærkater, påsat godset af afsender

Af advokat Jesper Hultmann

Højesteret har den 15. januar 2007 afsagt dom i en sag angående transportørs og afsenders erstatningsansvar for bøde pålagt modtager af de amerikanske myndigheder. Bøden blev pålagt som følge af forkert emballering og mærkning af det transporterede gods. Den mangelfulde mærkning var en overtrædelse af luftfartsreglerne.

Godset var en forsendelse indeholdende et reparationssæt til en redningsbåd. I købeforholdet blev godset leveret hos den danske transportør, der på vegne af modtager skulle transportere dette til USA. Godset var farligt gods, og afsenderen sørgede ikke for at mærke godset med "farligt gods". I transportdokumenterne var godset blot betegnet som "skibsstyr". Transportøren modtog ikke på anden måde oplysning om, at der var tale om farligt gods.

Afsenderen var ikke producent af reparationssættet, men alene mellemhandler heraf og sørgede for ompakning af varen. På trods af, at godset ved modtagelsen hos afsenderen fra producenten bar en mærkat med teksten "Explosive", fandt afsender ikke anledning til at påsætte nogen mærkat efter varen var blevet pakket om.

Sagen angik spørgsmålet om, om modtageren kunne gøre transportøren og afsenderen ansvarlig for omkostningerne ved sagens behandling i USA og bøden på 25.000 USD.

Højesteret udtalte, at reglerne om mærkning af gods har det formål, at alle involverede parter i transportforløbet advares om faren ved godset og følgelig kan tage de fornødne forholdsregler.

Højesteret fandt, at afsenders manglende oplysning til modtager om, at der var tale om farligt gods var en medvirkende årsag til, at transportøren videresendte godset til USA uden korrekt mærkning. Højesteret fandt dog, at modtager havde udvist en vis form for egen skyld ved ikke selv at undersøge, om der var tale om farligt gods (modtager havde jo forsendelsesrisikoen i købeforholdet).

Et flertal blandt Højesterets dommere fandt ikke, at der var grundlag for at pålægge transportøren erstatningsansvar og frifandt derfor transportøren.

Det skal nævnes, at Sø- og Handelsretten tillige havde frifundet transportøren, men i modsætning til Højesteret frifandt Sø- og Handelsretten også afsenderen.

Dommen viser, at den part, der i købeforholdet bærer forsendelsesrisikoen, har en skærpet pligt til at undersøge, om der er tale om farligt gods og dermed pligt til at oplyse sin transportør herom.

Cigaretsmugleri

Kan man fritages for importafgift i forbindelse med tredjemands svig?

Af advokat Mette Knuhtsen

EUs Generaladvokat er for nyligt fremkommet med et forslag til afgørelse i en sag vedrørende cigaretsmugleri og svig. Der er tale om et forslag til afgørelse i en appelsag af en dom fra Retten i Første Instans.

Sagen drejede sig om svig fra tredjemands side i forbindelse med en fællesskabsforsendelse, hvorved der sket indsmugling af cigaretter til Fællesskabet. Sagsøgerne i sagen – en gruppe toldspeditører - havde været uvidende om smuglingen, men blev mødt med et større toldkrav, som de efterfølgende anmodede om fritagelse for henset til sagens særlige forhold. Kommissionen afviste at imødekomme toldspeditørernes fritagelsesansøgning, idet der ifølge Kommissionen ikke var grundlag for fritagelse for importafgifter, idet svigagtig adfærd fra tredjemands side i forbindelse med en fællesskabsforsendelse ikke udgør et særligt forhold, som kan begrunde fritagelse for importafgifter.

Retten i Første Instans fandt ikke, at Kommissionen var gået ud over sin skønsbeføjelse i relation til sagens særlige omstændigheder, og Kommissionen blev derfor frifundet. I forslaget til afgørelse foreslår Generaladvokaten, at appellen forkastes som værende ugrundet. Det bemærkes, at "særlige omstændigheder" ifølge praksis foreligger i situationer, hvor den berettigede ikke har gjort sig skyldig i urigtigheder eller åbenbar forsømmelighed, og hvor den berettigede vil blive stillet urimelig dårligt i forhold til øvrige sammenlignelige handelspartnere.

Inddrivelse af told

Af advokat Line Kjær

De EU-retlige toldregler ændres med virkning fra 1. januar 2008, hvilket indebærer, at de nationale myndigheder og herved SKAT pålægges en forpligtelse til at ændre på opkrævningsproceduren, således at myndighederne ikke blot opkræver tolden der, hvor det er lettest.

Myndighederne er på grund af de ændrede regler i toldkodeks pålagt at prioritere, at toldregningen stiles til den ansvarlige, hvis der er flere, som hæfter for et og samme toldkrav. Myndighederne kan således ikke længere vælge at forfølge det letteste mål. Konsekvensen af opstramningen af opkrævningsreglerne er, at myndighederne så vidt muligt opkræver tolden ved den person, der bevidst har brudt reglerne – det være sig den ansvarlige for en toldprocedure, udstederen af en falsk oprindelseserklæring, tyven, der stjæler varerne på toldplaget eller i frihavnen eller tilsvarende. Kravet indebærer, at den professionelle klarerer – speditøren - som ved optimering af toldprocessen og angivelsesprocedurerne har sikret sig en medhæftende, kan begrænse risikoen for, at vedkomne agerer stødpude og modtager af toldkravet i en svigssituation, hvor speditøren er blevet skubbet ind som forbindelsesled og hermed som prygelknabe mellem afsender/modtager og toldmyndighederne.

Lufftart - EU skal ændre information

Af advokat Lasse Rungholm

EUs ombudsmand har primo januar bedt EU kommissionen om at ændre sit informationsmateriale til flypassagerer, fordi det er upræcist og indeholder vildledende information om passagerernes rettigheder ved forsinkelse, aflysninger og overbooking.

Kommissionens materiale fremhæver bl.a. at passagerer, der nægtes boarding ved overbooking, eller hvis flyvningen aflyses, har krav på økonomisk kompensation og assistance i øvrigt. Ombudsmanden gør heroverfor opmærksom på, at dette ikke gælder i alle tilfælde.

Materialet fremhæver også, at der skal udbetales økonomisk kompensation omgående og automatisk ved forsinkelser, aflysninger eller overbooking. Til dette udtaler ombudsmanden, at der ved forsinkelse aldrig skal betales kompensation, og at kompensation i øvrigt ikke behøver at ske omgående.

Denne kritik, som ombudsmanden udtaler, gives kommissionen lejlighed til at kommentere inden den 31. marts 2007.

Rettigheder for flypassagerer

De rettigheder som passagererne har, afhænger af om der er tale om boardingafvisning (denied boarding), aflysning eller lange forsinkelser. EU-forordningen giver rettigheder overfor luftfartsselskabet, ikke overfor rejsearrangøren.

Boardingafvisning (denied boarding)

Hvis et fly er overbooket vil luftfartsselskabet som hovedregel søge efter passagerer, som mod kompensation og omlægning af rejsen, frivilligt vil give afkald på deres reservation. Kompensationen baseres på en aftale mellem passageren og luftfartsselskabet, men typisk vil luftfartsselskabet tilbyde et standardbeløb afhængig af rejserute og den tid der går tabt for passageren.

Hvis en passager mod sin vilje afvises skal luftfartsselskabet yde en kompensation baseret bl.a. på rejseruten samt yde refusion af flybillet eller foretage omlægning af rejsen efter nærmere fastsatte regler. Luftfartsselskabet skal herudover tilbyde måltider, forfriskninger der er rimelige i forhold til ventetiden, hotelophold hvis en overnatning skulle blive nødvendig samt transport til hotellet, to telefonopringninger, telex-, telefax-, eller e-mailmeddelelser.

Aflysning

Ved aflysning af en flyafgang skal luftfartsselskabet tilbyde refusion af flybilletprisen eller foretage omlægning af rejsen efter nærmere fastsatte regler, tilbyde måltider, forfriskninger mm. (jf. ovenfor) og yde kompensation, medmindre aflysningen meddeles passageren inden nogle nærmere i forordningen fastsatte

Artikel fortsættes på næste side

Autoriseret Økonomisk Operatør (AEO)

tidspunkter og angivne vilkår. Luffartsselskabet er ikke forpligtet til at betale kompensation hvis aflysningen skyldes forhold der ligger udenfor selskabets kontrol, eksempelvis vejr, tekniske eller sikkerhedsmæssige forhold, strejke.

Forsinkelse

Rettighederne ved forsinkelse afhænger af forsinkelsens varighed. Luffartsselskabet skal tilbyde måltider og forfriskninger samt to gratis telefonopkald, telex-, telefax-, eller e-mailmeddelelser, hotelophold hvis dette skønnes nødvendigt og transport mellem lufthavnen og hotellet ved følgende typer af forsinkelser:

- Forsinkelse på 2 timer eller mere for flyvninger på op til 1 500 km
- Forsinkelse på 3 timer eller mere på flyvninger på 1 500 km indenfor EU og alle andre flyvninger på mellem 1 500 km 3 500 km
- Forsinkelse på 4 timer eller mere for alle andre flyvninger

Hvis forsinkelsen er på mindst 5 timer, skal luffartsselskabet derudover tilbyde refusion af flybilletprisen efter nærmere fastsatte regler samt, hvis relevant, en returflyvning. Forsinkelse giver ikke ret til kompensation uanset forsinkelsens varighed.

Af advokat Mette Knuhtsen

Kommissionen vedtog i december 2006 en ny forordning om Autoriserede Økonomiske operatører (AEO). Forordningen fastlægger de nærmere betingelser og kriterier, som erhvervsdrivende skal opfylde for at opnå status som AEO. Status som AEO medfører, at indehaveren af et AEO-certifikat betragtes som en pålidelig partner og derfor undgives færre fysiske og dokumentbaserede kontroller i forbindelse med varers ind- og udførsel fra fællesskabets område, end andre erhvervsdrivende.

Der kan ansøges om 3 forskellige typer af AEO-certifikater; a) certifikat med ret til at anvende toldforenklinger, b) certifikat med ret til at benytte lettelser i relation til toldkontrol, forudsat at bestemte sikkerheds- og sikringsbetingelser er opfyldt og c) certifikat der kumulerer a) og b) certifikaterne.

Ordningen er i høj grad baseret på princippet om egenkontrol og retter sig til alle erhvervsdrivende/mellemmand, der er involveret i handler ind og ud af Fællesskabet. Formålet med ordningen er, at status som AEO skal lette dagligdagen for de parter, der certificeres, herunder transportører, importører, speditører, mæglere, m.v., f.eks. i form af, at indehavere af et AEO-certifikat kan nøjes med at indgive summariske indgangs- og udgangsangivelser med begrænsede datakrav. Ordningen træder i kraft pr. 1. januar 2008.

Domstolsreformen

Af advokat Henrik Frandsen

Den 1. januar 2007 trådte domstolsreformen i kraft. Reformen indskrænker antallet af rets- og politikredse. Herudover ændres reglerne om retssager, idet sager fremover som udgangspunkt skal anlægges i byretten med landsretten som ankeinstans. Kun meget principielle sager kan anlægges direkte ved landsretten.

Sø- og Handelsretten i København berøres også af reformen, idet Sø- og Handelsretten fremover primært skal behandle internationale erhvervsager, dvs. sager hvor kendskab til internationale erhvervsforhold har væsentlig betydning for sagen. Hvor en eller begge parter er udenlandske, eller hvis sagen drejer sig om internationale kontrakter, f.eks. søsager eller CMR-sager, kan sagen anlægges direkte ved Sø- og Handelsretten. Der er fortsat mulighed for at anke en dom til Højesteret.

Reformen indebærer, at de ofte anvendte værnetingsaftaler i kontrakter om behandling af retssager ved Sø- og Handelsretten ikke vil have virkning, hvis sagen i øvrigt ikke opfylder de nye betingelser i Retsplejeloven for, at sagen kan anlægges ved Sø- og Handelsretten. En sådan retssag vil således skulle anlægges ved byretten, uanset at det i kontrakten er fastsat, at en tvist skal afgøres af Sø- og Handelsretten.

Til gengæld vil der nu i byretten være mulighed for medvirken af sagkyndige dommere (på samme måde som i Sø- og Handelsretten), ligesom der i principielle sager vil være mulighed flerdommerbehandling; begge forudsætter en anmodning fra en af parterne.

Endelig kan der nu på forhånd gives et bindende ankeafkald; dvs. at parterne f.eks. i en kontrakt kan fraskrive sig retten til at anke en dom, således at hvis der opstår en tvist mellem parterne, skal den endeligt og bindende afgøres i 1. instansen (typisk i byretten) uden mulighed for at anke sagen.

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, Partner Eskil Bielefeldt

mail: eb@delacour.dk
tlf: +45 87 32 73 88 / +45 20 86 92 54



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 Jesper Hultmann

mail: jhp@delacour.dk
tlf: +45 87 32 74 55 / +45 20 31 97 44



Advokat Line Kjær

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



Advokat Mette Knuhtsen

mail: mkn@delacour.dk
tlf: +45 87 32 74 56 / +45 20 27 90 24



Advokatfuldmægtig Martin Juste

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



Sekretær, Translatør Hanne Holmberg Fjord

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



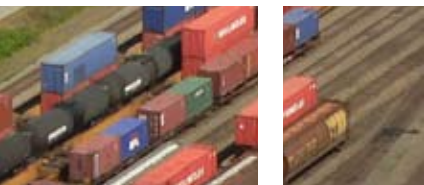
Sekretær, BA Heidi Young Andersen

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



Advokatsekretærelev Lise Dencker Larsen

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



DELACOUR Advokatfirma

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

København
Hammerensgade 1, 2.sal
DK-1267 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