



DELACOUR

TRANSPORTLEX

Nr. 2 2007

Forord

Velkommen til tredje 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: Maj 2007
Udgivelsesnummer: Nr. 2 2007
Redaktør: Advokat, partner Henrik Kleis
Layout: Peter Thøysen Rasmussen



TransportLEX Indhold

Domme:

Varelagerpant går forud for panteretten efter NSAB 2000 § 14

Højesteret sender sag tilbage til Sø- og Handelsretten

Ansvar delt i vindmøllesag

Stjålne trampoliner ikke forsikringsdækkede

Told - brugte beklædningsgenstande - oprindelsesstatus

Søtransport – havneafgift på internationale transporter

Bugsering er ikke at betragte som cabotagesejlads

Viden:

Ændringer af Søloven, Sømandsloven og Søsikkerhedsloven

Transportafdelingens medarbejdere

Varelagerpant går forud for panteretten efter NSAB 2000 § 14

Af advokat Henrik Frandsen

Den norske Landsret (Borgarting Lagmannsret) har i april 2007 afsagt en dom om forholdet mellem pantretten efter NSAB 2000 og varelager-pant. Et norsk selskab importerede gulvbelægninger til Norge. En norsk speditør havde gennem mange år forestået transporterne af gulvbelægningerne på grundlag af NSAB 2000 og havde ofte og uden markante afbrud gods tilhørende selskabet i sin besiddelse. Et pengeinstitut fik imidlertid i 2000 en aftale om pant i selskabets varelager og fik dette registeret/tinglyst. (I Norge har det i en årrække været muligt at tinglyse pant i varelager svarende til virksomhedspant som for nylig er blevet indført i Danmark) Selskabet gik konkurs i 2002 og speditøren tilbageholdte 8 forsendelser af gods primært for tilgodehavender ældre end tilgodehavenderne for de aktuelle transporter. Pengeinstituttet påstod imidlertid at varelager-pantet gik forud for panteretten i NSAB 2000 § 14 og deponerede derfor speditørens tilgodehavende for at få godset frigivet. Under den efterfølgende retssag (om det deponerede beløb tilhørte pengeinstituttet eller speditøren) stadfæstede Lagmannsretten, at varelagerpantet havde forrang, idet denne panteret var stiftet (ved panteaftalens indgåelse) forud for speditørens besiddelse af godset. Speditøren måtte derfor respektere pengeinstituttets pant i varelageret og det deponerede beløb tilkom pengeinstituttet.

Dommens resultat er ikke overraskende – men dommen er en forløber for de danske domme som må forventes senere at blive afsagt om NSAB 2000 § 14 og virksomhedspant, når virksomhedspant er blevet mere udbredt og konflikterne opstår i relation til speditører og andre med panteret efter NSAB 2000 fordi ordregiveren har standset sine betalinger eller ligefrem er gået konkurs.

Højesteret sender sag tilbage til Sø- og Handelsretten

Af advokat, partner Henrik Kleis

Højesteret har den 12. april 2007 truffet afgørelse i en sag, der tidligere har været behandlet af Sø- og Handelsretten. Sagen drejede sig om beskadigelse af en sending nødhjælpsgoods, hvor et dansk forsikrings-selskab ved Sø- og Handelsretten søgte regres mod en såkaldt "mellemkontraherende" transportør, såvel som den egentlig udførende transportør. Den oprindelige kontraherende transportør havde udstedt et konnossement, hvori der var inkorporeret en såkaldt "Himalaya-klausul", som i udgangspunktet giver de øvrige involverede transportører mulighed for at påberåbe sig de samme rettigheder, som den kontraherende transportør. Sø- og Handelsretten var i første instans kommet til den afgørelse, at sagen skulle afvises for de danske domstole, idet Himalaya-klausulens ordlyd - efter rettens opfattelse - også omfattede en henvisning til værnetingsklausulen, som fastslog, at eventuelle retssager skulle anlægges ved High Court i London. Højesteret nåede til det modsatte resultat og fandt, at kravet var baseret på sølovens almindelige regler, og at der derfor var værneting i Danmark, hvorfor sagen blev "hjemvist" til behandling i Sø- og Handelsretten.

Vi vil i TransportLEX senere kommentere Sø- og Handelsrettens nye dom, når den foreligger.

Ansvar delt i vindmøllesag

Af advokat, partner Henrik Kleis

Sø- og Handelsretten har den 21. marts 2007 afsagt dom i en sag, hvor en ladning vindmøllevinger blev beskadiget under en søtransport fra Danmark til Portugal.

Skaderne blev af producenten og dennes forsikrings-selskab opgjort til godt DKK 900.000 og kravet blev fremsat over for producentens speditør, der gjorde regres mod det skibsmæglerfirma, der havde befragtet det anvendte skib hos en tysk reder, og mægleren gjorde på sin side regres mod det stevedorefirma, der havde stået for lastningen.

Sø- og Handelsretten pålagde speditøren at betale erstatning til forsikringsselskabet under henvisning til, at speditøren havde et transportansvar efter sølovens § 274, og idet speditøren burde have vidst, at de anvendte twist locks på skibet ikke i fuldt omfang var anvendelige. Erstatningen blev imidlertid nedsat til halvdelen under henvisning til, at vindmølleproducenten kun havde afgivet begrænset oplysninger om de særlige problemer, der kunne være i forbindelse med transport af særlige vingecontainere udviklet af producenten. Nedsættelsen blev yderligere begrundet med, at producenten ikke havde givet tilstrækkelige oplysninger om, hvordan vingerne og containerne bur-

de staves og surres, og at producenten måtte bære risikoen ved at der var aftalt dækslast og de deraf følgende risici for betydelige vind- og vandpåvirkninger i det hårde vejr.

Speditøren fik regres for en tredjedel af erstatningsbeløbet (de 50 %) mod skibsmægleren, som efter rettens opfattelse havde påtaget sig en stykgodstransport og som ikke fik medhold i, at kravet var forældet efter Danmarks Skibsmæglerforenings almindelige betingelser, idet disse efter rettens opfattelse ikke var aftalt mellem parterne. Men nok mere principiel var Sø- og Handelsrettens afgørelse af, at skibsmægleren ikke skulle have medhold i, at sagen skulle afvises fra Sø- og Handelsretten. I recap'en var ellers henvist til Gencon 94 men det var rettens opfattelse, at denne henvisning ikke implicit omfattede Gencons voldgiftsklausul, der ellers ville have medført voldgift i London.

Endelig fik skibsmæglerfirmaet ikke medhold i sin regrespåstand mod stevedoren, idet retten var af den opfattelse, at stevedoren alene havde foretaget lastning i overensstemmelse med de anvisninger, stevedoren fik fra de øvrige parter.

Stjålne trampoliner ikke forsikringsdækkede

Af advokat, partner Henrik Kleis

Et dansk handelsselskab havde solgt en sending trampoliner til et polsk firma med levering i Polen. Selskabet havde tegnet en sædvanlig vareforsikring og en tillægsdækning på grund af trampolinernes høje værdi. I tillægspolicen var det angivet, at startstedet for politen var ved selskabets administrationsbygning, der lå 17 km fra selskabets lager. Trampolinerne blev læsset på lastbil og kørt fra lageret til administrationsbygningen en tidlig lørdag morgen for der at stå parkeret til mandag morgen med henblik på videretransport til Polen. Imidlertid blev den parkerede lastbil stjålet i løbet weekenden og et flertal af dommerne i Sø- og Handelsretten fastslog, at der ikke var forsikringsdækning for de stjålne trampoliner, idet transporten fra lageret til administrationsbygningen ikke var en egentlig påbegyndelse af transporten til Polen, og idet parkeringen af lastbilen ved administrationsbygningen ikke var sædvanlig eller nødvendig for at afvikle transporten og derfor ikke kunne anses som et led i transportens almindelige forløb. En enkelt af Sø- og Handelsrettens tre dommere nåede til det modsatte resultat og dommen er i øvrigt anket til Højesteret.

Told - brugte beklædningsgenstande - oprindelsesstatus

Advokat Mette Knuhtsen

I en sag indbragt for EF-domstolen af en tysk domstol, er Generaladvokaten fremkommet med et forslag til afgørelse vedrørende spørgsmålet om tarifiering af brugte beklædningsgenstande. De brugte beklædningsgenstande var indsamlet, sorteret og pakket i sække af et selskab hjemmehørende i EU og derefter udført til Polen (forinden dette land blev medlem af EU). Spørgsmålet under sagen var, om sådanne indsamlede og sorterede brugte beklædningsgenstande skulle tariferes som produkter med oprindelse i Fællesskabet, og som følge heraf ville være omfattet af toldpræferencer, eller om varerne skulle tariferes som værende tredjelandsvarer.

I sit forslag til afgørelse har Generaladvokaten gennemgået de nærmere betingelser for, at sådanne indsamlede og sorterede beklædningsgenstande kan opnå fællesskabsstatus. Det bemærkes i den forbindelse, at hovedreglen er, at produkter, der ikke fuldt ud er fremstillet i EU, anses for produkter med oprindelse i EU, såfremt de har undergået en "tilstrækkelig bearbejdning eller forarbejdning". Denne betingelse "tilstrækkelig bearbejdning eller forarbejdning" er ofte opfyldt,

Artikel fortsættes på næste side

Søtransport – havneafgift på internationale transporter

Af advokat Line Kjær

EF-domstolen har i en ny afgørelse fastslået, at det er i strid med det EU-retlige princip om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport, at pålægge en havneafgift på passager- og fragtskibe, der sejler mellem medlemslandene indbyrdes eller medlemsland og tredjeland, hvis denne havneafgift er større end den, der pålægges passager- og fragtskibe, som sejler mellem indenlandske havne.

Sagen angik konkret en medlemsstat, der havde opretholdt havneafgifter, som blev pålagt skibe, når disse anløber, lægger til og ankrer op i havnene i Piræus og Thessaloniki. Havneafgifterne var lavere, når transporten foregik mellem to indenlandske havne, end når transporten var international, hvilket var en klar fordel for den rent indenlandske skibsfart, og hermed i overensstemmelse med Kommissionens forordning om princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet.

såfremt varerne som følge af bearbejdningen eller forarbejdningen undergår et positionsskifte. Visse processer, herunder bearbejdninger eller forarbejdninger ved "enkle foranstaltninger" er imidlertid utilstrækkelige til at give oprindelsesstatus, uanset positionsskifte.

Det var under sagen ubestridt, at varerne grundet bearbejdning var undergået et positionsskifte. Kommissionen argumenterede for, at sorteringsforanstaltninger som udgangspunkt var at anse som "enkle" foranstaltninger, hvorfor varerne ikke kunne opnå oprindelsesstatus. Generaladvokaten var ikke enig heri og konkluderede, at varen ville kunne tilføres som fællesskabsvarer, hvis den pågældende sorteringsproces m.v. i et mere end ubetydeligt omfang havde bidraget til at give varen dens væsentlige karakteristika eller egenskaber. Spørgsmålet herom tilkom den nationale domstol at afgøre.

Bugsering er ikke at betragte som cabotagesejlads

Af advokat Line Kjær

EF-domstolen har i afgørelse fra 11. januar 2007 konkluderet, at det ikke er i strid med princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads), at det i national lov forbeholdes skibe, der føres under pågældende nations flag, at foretage bugseringsvirksomhed.

Der gælder inden for EU-retten et forbud mod at indføre restriktioner, der hindrer den fri udveksling af tjenesteydelser inden for cabotagesejlads. En medlemsstat må således ikke stille hindringer i vejen for, at et skib, der føres under en anden medlemsstats flag, udfører cabotagesejlads i førstnævnte medlemsstat. EU-kommissionen udtog i 2004 stævning mod Grækenland, idet Kommissionen fandt, at det var i strid med den frie udveksling af tjenesteydelser inden for cabotagesejlads, at det ved græsk sølov er fastlagt, at bugseringsvirksomhed samt assistance og bjergning til søs i og mellem nationale farvande er forbeholdt skibe, der fører græsk flag.

EF-domstolen fastslog, at bugsering adskiller sig fra cabotage i art og egenskab. Selv om bugsering er en ydelse, der normalt leveres mod betaling, består den i princippet ikke i almindelig søtransport af gods eller passagerer, idet der snarere er tale om assistance til flytning af et skib, en borerig, en platform eller en bøjle. En bugserbåd, der hjælper et andet skib – det være sig ved enten at manøvrere, at leverer ekstra drivkraft eller at erstatte det andet skibs drivkraft – assisterer dette andet skib, som transporterer passagerer eller gods, men bugserbåden er ikke selv at betragte som et transportmiddel.

Henset til at bugsering af nævnte årsager ikke betragtes som cabotage, er det ikke i strid med princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for cabotagesejlads, at forbeholde bugseringsvirksomhed skibe under nationalt flag.

Ændringer af Søloven, Sømandsloven og Søsikkerhedsloven

Af advokat Jesper Hultmann

Et led i planen om "Danmark som Europas førende søfartsnation"

Folketinget har for nylig vedtaget et forslag til ændring af Søloven, Sømandsloven og Søsikkerhedsloven.

Lovændringen indeholder en række mindre justeringer, som har til formål at tilvejebringe grundlag for en række nye, skærpede kontroltiltag med henblik på at fremme kvalitetsskibsfart og højne sikkerheden til søs. Lovændringen indeholder også regler om arbejdsgiveransvaret i sager om arbejdsmiljø på skibe.

Danske dispachører og danske domstoles monopol brydes

For så vidt angår ændringen i Søloven er der sket en konsekvensrettelse af dispachør-bestemmelsen. Lovteksten stemmer nu overens med EU-direktiv 2005/36/EF om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer. Udøvelsen af dispachørvirksomhed i Danmark er nemlig ikke længere forbeholdt de danske beskikkede dispachører, men kan udøves af enhver person, som er etableret i et tilsvarende erhverv i et andet EU-land, EØS-land eller i Schweiz.

Fremover vil tvistigheder omkring en dispache kunne indbringes for en domstol i et andet EU-land, hvor dette følger af Danmarks aftale med Fællesskabet (parallelaftalen af 19. oktober 2005 mellem Danmark og Fællesskabet om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område). Tidligere var kun danske domstole kompetent til at behandle sådanne tvister.

Omvendt bevisbyrde i sø-strafferetten

I Søsikkerhedsloven sker der ændring i straffebestemmelserne. Således vil en reder som er en juridisk person nu kunne undgå strafansvar for søfolkernes overtrædelse af reglerne om sikring af sundt og sikkert arbejdsmiljø. Ansvarsfriheden er dog begrænset til søfolkernes overtrædelse af regler der angår anvendelse af personlige værnemidler, udsagningsforanstaltninger, beskyttelsesudstyr eller sikkerhedsforanstaltninger, der alene tjener til beskyttelse af den pågældende selv.

Rederen kan dog stadig som udgangspunkt straffes søfolkernes lovovertrædelser, såfremt lovovertrædelser kan tilregnes en eller flere til rederen tilknyttet personer (dvs. søfolkene) eller rederen som sådan. Nu kan rederen dog opnå ansvarsfrihed for søfolkernes ovennævnte lovovertrædelser, såfremt rederen beviser, at han har gjort alt som er nødvendigt for at sikre et godt og sikkert arbejdsmiljø.

Artikel fortsættes på næste side

Flere gebyrer!

Endelig sker der ændring af Sømandslovens regler om syn af skibe. Således er hjemlen for opkrævning af gebyrer for Søfartsstyrelsens godkendelse af skibes sikkerhedsstyringssystem (ISM-system) og godkendelse af olieomladningsoperationer (STS-operationer) blevet præciseres.

Yderligere vil Søfartsstyrelsen nu kunne kræve gebyrer for alle syn, herunder kontrolsyn, som foretages i udlandet. Tidligere var der kun klar hjemmel til at kræve gebyr for første hovedsyn i udlandet.

Søfartsstyrelsens beføjelser i forbindelse med besætningskontrol kan nu delegeres til andre myndigheder, når disse alligevel er om bord på skibene, således at der kan indhentes oplysninger om, hvilke besætningsmedlemmer der er om bord.

Lovændringerne er led i regeringens handlingsplan "Danmark som Europas førende søfartsnation" og skal sikre en mere effektiv og forenklet kontrol med gældende regler. Ændringerne i Søsikkerheds- og Sømandsloven træder i kraft 1. maj 2007, imens ændringen af Søloven træder i kraft 1. oktober 2007.



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



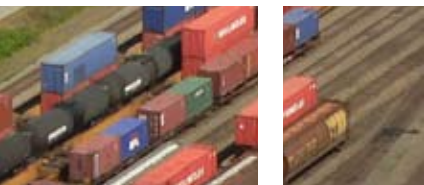
Sekretær, BA Heidi Young Andersen

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