

APRIL 2019

KVARTALSOPDATERING

Sø- og transportret

NJORD
LAW FIRM

STOR DEBAT OM UDENLANDSKE CHAUFFØRER

GODE RÅD, SÅ DU KAN BLIVE COMPLIANT

Chaufførernes løn- og ansættelsesforhold har været et gennemgående tema i branchen i lang tid. Vi har blandt andet tidligere omtalt den såkaldte "IKEA-sag".

IKEA-sagen verserer fortsat ved domstolene og vil gøre det en rum tid endnu. Som mange vil huske, vedrører sagen spørgsmålet om, hvorvidt en rumænsk chauffør ansat i et slovakisk vognmandsfirma, som er koncernforbundet med en dansk speditør, kan forlange at få dansk overenskomstmæssig løn- og ansættelsesforhold.

Chaufførens argument er, at ledelsesbeføjelser i vidt omfang er udøvet af speditøren, fordi speditøren disponerede over hans køretøj, samt at chaufføren havde speditørens selskabsadresse som udgangspunkt og slutpunkt for mange af de rundture, han foretog i Nordeuropa.

Ligeledes er der kommet pres på danske vognmænd og speditører, som dømmes for medvirken til overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne og cabotagereglerne, hvis der er en tæt ledelsesmæssig sammenhæng/sammenfald med den udenlandske chauffør, der overtræder reglerne. Læs mere om dette i vores artikel:

> [Vestre Landsret: Speditør medvirkende til overtrædelse af cabotageregler](#)

Senest har vi beskæftiget os med en afgørelse, der omhandler [arbejdsudleje og indeholdelse af skat og AM-bidrag](#). Her var forholdet det, at en dansk vognmand anvendte udenlandske chauffører på sine egne

dansk-indregistrerede biler til opfyldelse af transportopgaver, som den danske vognmand havde påtaget sig.

Landsretten fandt, at der var tale om arbejdsudleje, idet kerneområdet for vognmandsvirksomheden var at udføre transportopgaver, og for at varetage disse opgaver skulle der være chauffører til at føre bilerne og udføre transporterne.

Landsretten fremhævede blandt andet i sin begrundelse:

TOP 10

MEST LÆSTE UPDATES

1. [Østre Landsret: Dansk vognmands brug af udenlandske chauffører er omfattet af reglerne om arbejdsudleje](#)
2. [Ny lov om forsikringsformidling – har du husket at genregistrere dig?](#)
3. [Er du klar til robotter med kunstig intelligens?](#)
4. [Praktiske konsekvenser af et hårt Brexit – i grove træk](#)
5. [Vejpakken nedstemt af Europa-Parlamentets transportudvalg](#)



at vognmanden overordnet og i det daglige havde den overordnede ledelse,

at vognmanden udøvede instruktionsbeføjelser over chaufførerne, da al planlægning af transportopgaverne blev varetaget af vognmanden, hvilket ifølge retten måtte anses for det væsentligste for udøvelsen af ledelses- og instruktionsbeføjelserne,

at vognmanden bar risikoen og ansvaret for arbejdets udførelse, idet selskabet indgik samtlige transportaftaler med kunderne samtidig med, at vognmanden ejede lastbilerne og således både efter færdselsloven og reglerne om international transport hæftede overfor kunderne og myndighederne.

I sin begrundelse fremhævede Landsretten også, at chaufførerne kørte i vognmandens egne dansk-indregistrerede lastbiler, idet Landsretten bemærkede, at arbejdet blev udført på en arbejdsplads, som vognmandsvirksomheden disponerede over og bar ansvaret for.

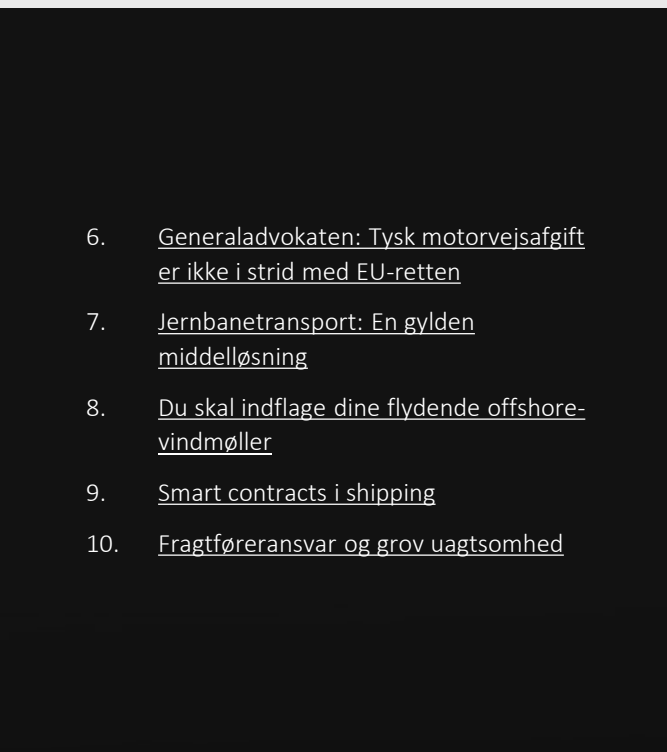
Dermed skulle den danske vognmand have indeholdt skat og AM-bidrag for de udenlandske chauffører.

Som det fremgår, er der faktisk nogle røde tråde i disse domme, der relaterer til følgende:

- Hvor tæt den udenlandske vognmand og chaufførerne er på den danske vognmand/speditør.
- Er der ledelsesmæssigt sammenfald og hvem udøver daglig ledelse overfor chaufførerne?
- Hvem bærer risikoen og ansvaret for arbejdets udførelse?
- Er chaufførerne knyttet særligt til den danske virksomhed ved også fysisk at starte og slutte rundture hos den danske virksomhed?
- Befinder chaufførerne sig primært i eksempelvis Danmark?
- Anvendes den danske vognmands produktionsapparat – bilerne – til udførelse af transporterne?

Som dansk transportvirksomhed bør man se nærmere på den måde, man ledelsesmæssigt og rent logistisk organiserer sit arbejde, så man lærer af omtalte sager og dermed undgår overraskelser både i form af løn-, skat og strafferetlige krav.

6. [Generaladvokaten: Tysk motorvejsafgift er ikke i strid med EU-retten](#)
7. [Jernbanetransport: En gylden middelløsning](#)
8. [Du skal indflage dine flydende offshore-vindmøller](#)
9. [Smart contracts i shipping](#)
10. [Fragtføreransvar og grov uagtsomhed](#)



CHAMBERS & PARTNERS

NYE, STÆRKE RATINGS

Chambers and Partners, der hvert år rangerer advokatbranchen, har netop offentliggjort deres ratings for 2019, hvor NJORDs team inden for sø- og transportret i år er rykket markant frem.

De seneste år har afdelingen været anbefalet i band 3 i kategorien Europe, side om side med mange af de førende europæiske advokathuse.

Personlig rating

Advokat og partner Ulla Fabricius fremhæves igen i år i band 2 som en Notable Practitioner inden for sø- og transportret.

En klient beskriver Ulla, som “friendly, solution-oriented and strategic.” En anden udtaler; “she knows everything to do with shipping and transportation law.”

Chambers fremhæver desuden; “She has extensive experience in both contentious and non-contentious mandates, and often assists with cargo claims. She also frequently acts on ferry-related matters.”

Oprykning

I år er afdelingen rykket op i band 2, hvilket vil sige, at de ligger i den næstøverste gruppe på en europæisk skala og er blandt de fem bedste shipping-afdelinger nationalt. Et resultat vi er stolte af.

Udover sin rating som Notable Practitioner inden for shipping har Ulla plads på Legal 500’s Hall of Fame liste, – en yderst sjældent og prestigefyldt cadeau inden for rating af advokatbranchen.

> [Læs interviewet i forbindelse med Ullas Hall of Fame placering](#)

Flere af NJORDs afdelinger har opnået stærke placeringer, hvilket beviser at NJORD er blandt de bedste advokatkontorer både nationalt og internationalt.

> [Se alle NJORDs ratings her](#)

The team advises on a wide range of shipping-related matters, including marine insurance, damage to cargo, demurrage and insolvency-related claims. Additionally, the team handles shipping-related M&A, often with cross-border elements. Clients include major ferry companies, as well as other Danish and international shipping and insurance companies and P&I clubs.

Chambers and Partners



Jeg er stolt og glad for teamets flotte rating, da vi hele tiden arbejder målrettet på at yde den bedste bistand til vores klienter i branchen. Vores rating er således også udtryk for, at klienter har givet os god feedback og ros for vores måde at håndtere deres sager på.

Ulla Fabricius

Advokat og partner, NJORD Law Firm

UPDATE

Blockchain, cryptocurrencies og smart contracts i shipping

Blockchain-teknologien har fået stor opmærksomhed de seneste år. Mange forventer, at denne teknologi kan revolutionere transaktioner, blandt andet fordi cryptocurrencies via smart contracts automatisk kan eksekvere en transaktion, når visse betingelser er opfyldt.

Idet en central funktionalitet ved blockchain er at sikre en permanent, uforanderlig og uangribelig protokol (ledger), har der været store forventninger til, hvad blockchain kunne betyde for den dokument og dokumentationstunge transportindustri.

Hvis et blockchain-konossement eller tilsvarende transportdokument kombineres med en række smart contracts blandt andet med mulighed for automatiserede transaktioner, er potentialet for besparelser og effektivisering i forbindelse med international handel enorm. Dog står udviklingen ikke helt mål med forventningerne.

Voltron

Project Voltron er et interessant projekt, som er nået forholdsvis langt. Det er en række internationale banker med blandt andet ING, Bangkok Bank, BNP Paribas, CTBC Holding, HSBC, NatWest, SEB og Standard Chartered, som står bag projektet.

Voltron er grundlæggende en blockchain baseret

remburs, der på mange måder fungerer som traditionel remburs, blot med opdatering i blockchain. Det giver mulighed for mere transparens og højere hastigheder. Det er et smart initiativ fra bankerne, der netop er den mellemmand, som teknologien principielt kan erstatte. Den første transaktion i Voltron blev gennemført i maj 2018, og Voltron har siden fået selskab af flere platforme, der forsøger at løse samme udfordring i international handel med blockchain-teknologi.

Voltrons største svaghed er, at det blot er en *ledger*, og dermed ikke meget mere end en digitalisering af dokumenterne. Bankerne kunne principielt opbevare oplysninger i et traditionelt IT-system, og så ville funktionaliteten grundlæggende være den samme. Projektet understreger dog de kræfter, der bliver sat ind på udviklingen af området.

Blockshipping

I et dansk perspektiv er Blockshipping et interessant projekt. Det er højt specialiseret med



fokus på at skabe en markedsplads for udveksling af containerydelser. Modsat Voltron er mellemmanden her erstattet af en platform. De kursudsving, som er forbundet med cryptocurrencies og som i høj grad forhindrer etablerede spillere i at anvende dette som betalingsmiddel, imødegås med en stable coin. Det er i praksis en token (token er en cryptoenhed, der repræsenterer en værdi – eksempelvis er en bitcoin en token), der altid kan indløses til 1 USD. Derved kan der handles på platformen i USD og gennemføres omgående transaktioner over landegrænser uden medvirken af banker.

På mange måder ser dette projekt ud til at være mere egnet til at opfylde nogle af de løfter, som blockchain-teknologien indebærer. Seneste opgørelse viser dog, at de kun har genereret 1/10 af den kapital, som var hensigten med deres ICO, der udløb i december 2018.

Er det hele bare varm luft?

Flere af os husker sikkert det elektroniske bill of lading system, der blev foreslået tilbage før dot.com-boblen bristede, og vi venter stadig på, at det bliver almindeligt anvendt.

Det system stod over for samme udfordring, som

blandt andet Blockshipping står over for nu.

Systemets succes er anhangig af, at det vinder generelt indpas, og det vinder ikke generelt indpas medmindre, at det bliver en succes. Der er således en "skaleringshurdle", som ikke kan overvindes ved blot at have en god idé, der på sigt er til alles gavn.

Denne problemstilling har Voltron ikke, idet kræfterne bag har adgang til en meget stor eksisterende kundeportefølje og ikke mindst betydelig kapital til at investere. Systemet er i stand til at skabe kortsigtede, ensidige incitament for den enkelte bruger. Voltrons styrke er dog også dets svaghed. Bankerne, der er kræfterne bag Voltron, vil formentlig være til hindring for, at bankerne som mellemmand udgår af systemet.

Der er således fortsat plads til de løsninger, der både kan afskaffe den betroede (og dyre) tredjemand og løse skaleringproblematikken. For at gøre dette skal der tænkes ud af boksen og ikke mindst i nye samarbejder.

Hvem siger, at det er bankerne, der skal levere handelsløsningerne eller transportsektoren, der skal opfinde det blockchain-baserede-fragtbrief? Normalt kommer disruption fra andre sektorer, og derfor kan man argumentere for, at shipping har potentialet til at "disrupte" banksektoren.



AI, DRONER OG ROBOTTER

Er du klar til robotter med kunstig intelligens?

Intelligente robotter bliver en del af vores hverdag, og vi kommer til at interagere både fysisk med robotter og online med AI.

> [Læs mere om, hvordan robotter bliver en del af vores hverdag](#)

Er samfundets nuværende spilleregler tilstrækkelige til at håndtere de udfordringer, der er forbundet hermed? Advokat Steffen Hebsgaard Muff og advokatfuldmægtig Simon Petersen har skrevet en juridisk artikel om ansvaret for skader forvoldt af autonome robotter. Artiklen er udgivet i Erhvervsjuridisk Tidsskrift (ET.2019.2), og indeholder en analyse af problemstillingen med afsæt i gældende dansk ret. Konklusionen i artiklen er, at retstillingen hverken er klar eller tidssvarende på nuværende tidspunkt.

I mangel af en klar retsstilling vedrørende ansvaret for autonome robotter og AI (kunstig intelligens) i det hele taget, bør ejeren, producenten og andre involverede parter tage aftaleretligt stilling til placeringen af ansvar m.v., i det omfang det er foreneligt med de nuværende regler.

I den forbindelse skal følgende punkter især overvejes af parterne:

- Ansvarsfraskrivelser. Herunder skal det særligt overvejes, hvem der i sidste ende skal bære et eventuelt erstatningsansvar.
- Forsikringsordninger, hvor alle relevante risici forsikres.
- Udførlige manualer, brugervejledninger og slutbruger aftaler.

- Særlige sikkerhedsforanstaltninger. Eksempelvis skiltning med advarsler om robotaktivitet på byggepladser og lignende.
- Håndtering af data
- Relevante godkendelser. Eksempelvis som de eksisterende krav om dronetegn og -bevis samt ejerregistrering på droneområdet.

> [Læs mere om dronekravene](#)

Manglende regler om robotter og AI

Det er en forudsætning for de virksomheder og personer, der kommer til at anvende, eller allerede anvender, intelligente robotter og software, at spillereglerne er klare og præcise, således at risiciene for at ifalde ansvar kendes på forhånd. Desværre må det konstateres, at den nuværende lovgivning rummer en række problemer i forhold til genstande som autonome robotter, der udvikler sig og handler selvstændigt uden indblanding fra mennesker.

> [Læs mere om manglende regulering af budrobotter](#)

Det nuværende erstatningssystem kan spores tilbage til romerretten, og er baseret på skyld. Det skal forstås på den måde, at en person kun kan ifalde erstatningsansvar, når vedkommende har begået en fejl. Dette system, der fremstår meget retfærdigt, giver en række udfordringer. Hvem bærer ansvaret for, at robotten har udviklet sig "uheldigt" eller lært noget "forkert"? – kan det overhovedet bevises, at der er begået en fejl – og givetvis, hvor fejlen ligger?

I takt med at robotter bliver mere og mere autonome, herunder at de selvstændigt indsamler og gemmer data for at forbedre sig, bliver spørgsmålet om erstatningsansvarets placering mere og mere komplekst.

Et system, der som udgangspunkt baserer sig på menneskelig skyld, er svært at anvende i situationer, hvor der reelt ingen menneskelig involvering har været. Defektbegrebet om produktansvar kan heller ikke rumme alle situationer, hvor robotter med AI (kunstig intelligens) forvolder skade.

Regler om autonome robotter

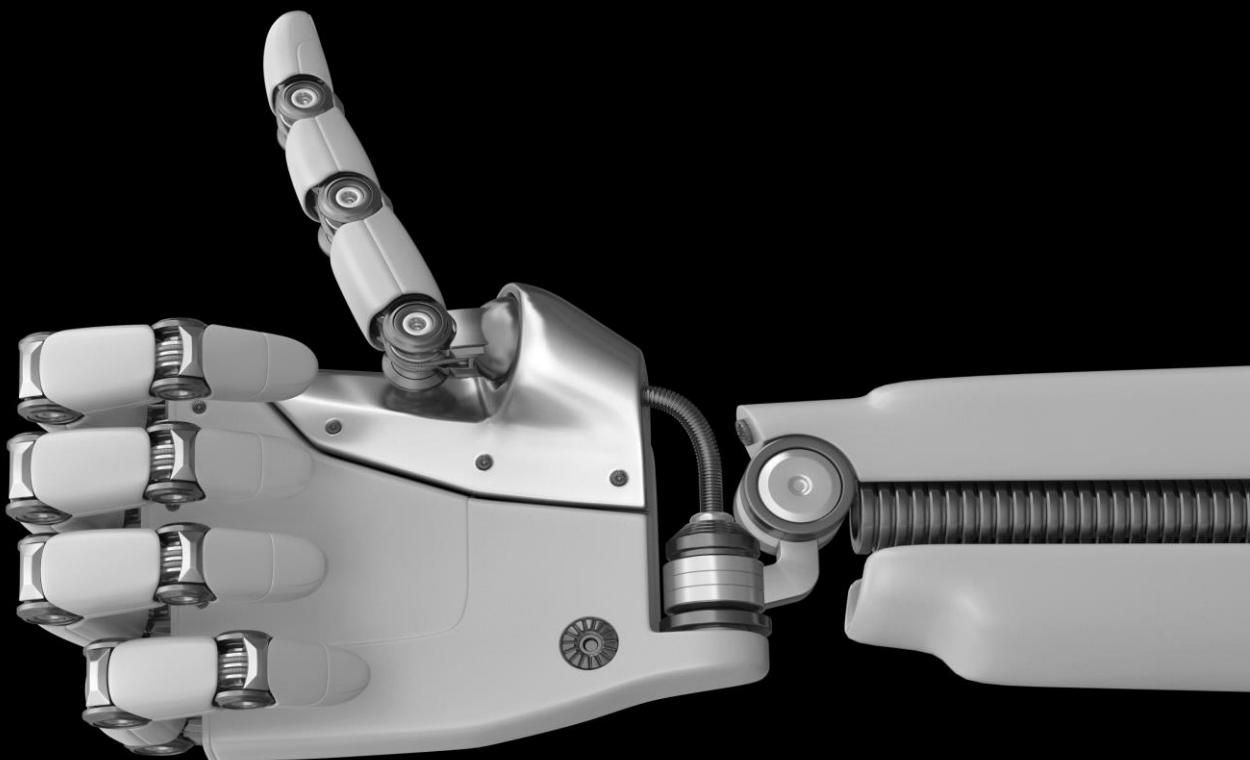
Det mest hensigtsmæssige vil være, at der indføres et generelt system med objektivt ansvar for skader forvoldt af autonome enheder og at

der tilsvarende indføres en forsikringspligt.

Systemet bør sikre, at den skadelidte får erstatning direkte af ejeren eller operatøren af robotten, og bør samtidig afskære krav mod tidligere led i kæden såsom forhandlere og mellemlandere af robotten. Ejeren af en robot ved, hvordan robotten bliver brugt og er derfor nærmest til at vurdere risikoen og tegne en egnet forsikring.

På baggrund af usikkerheden om retsstillingen på området henstillede Europa-Parlamentet den 24. januar 2017 til Europa-Kommissionen, at Kommissionen skal udarbejde et regelsæt, der skal regulere erstatningsansvaret for robotter. Det er oplagt, at dette spørgsmål tages op af EU, eftersom produktansvar allerede er reguleret i EU-regi.

> [Læs Europa-Parlamentets henstilling](#)





BREXIT

Storbritannien (UK) er fortsat tæt på at forlade EU uden en aftale om det fremtidige samarbejde med Unionen, men de europæiske ledere har nu givet UK endnu en udsættelse til den 31. oktober for at få en aftale på plads.

Det britiske parlament stemte den 29. marts nej til fire alternative forslag til udtrædelsesaftaler. Der er dog stadig en risiko for et hårdt brexit efter den nye udsættelse, hvis det britiske parlament og EU ikke kan blive enige om en skilsmisseaftale.

En udtrædelse af EU uden en aftale vil indebære, at import og eksport af varer til og fra UK vil blive underlagt de generelle told- og skatteregler, der gælder for handel med tredjelande.

Mange har eksempelvis frygtet for meget høje toldsatser ved eksport af varer til UK. Til lettelse for mange har den britiske regering dog fremlagt en længe ventet plan for disse satser, som bliver markant blidere end frygtet.

Toldsatserne og de andre konsekvenser af et hårdt brexit kan du læse mere om i vores skema.

FÅ ET OVERBLIK

NJORD LAW FIRM NEW TECH



AFSNIT 1.0

NY VIDEOSERIE OPDATERER DIG PÅ TECH

THI KENDES FOR RET

Robotten er skyldig

Ansvarssystemet udfordres i takt med at teknologien udvikler sig.

"Vi har i dag et ansvarssystem, der som udgangspunkt baserer sig på menneskelig skyld. Det kan være svært at anvende i situationer, hvor der reelt ingen menneskelig involvering har været", siger advokat Steffen Hebsgaard Muff, der er leder af NJORDs New Tech team.

> [Læs Samfunds Designs artikel](#)

ERHVERVSJURIDISK TIDSSKRIFT

Robotter, retstilling og regering

I en juridisk artikel i Erhvervsjuridisk Tidsskrift sætter advokat Steffen Hebsgaard Muff og advokatfuldmægtig Simon Petersen fokus på det ansvar og de eventuelle skader, der hører med, når man bruger autonome robotter. For hvem har egentlig ansvaret, når en robot forvolder en skade? Det ansvar mangler en klar retsstilling, mener de.

> [Læs K-news' opsummering af artiklen](#)

BESTÅET RETSSAGSPRØVE

CHRISTIAN SCHAAP

Christian Schaap, der er advokatfuldmægtig i NJORD Law Firms sø- og transportretsteam, bestod den 5. marts 2019 sin retssagsprøve og kan til september kalde sig for advokat, når han modtager sin advokatbeskikkelse.

Christian gennemførte hovedforhandlingen af retssagen ved Sø- og Handelsretten, efter at have indhentet proceduretilladelsen. På trods af at have være meget spændt op til prøven, gik det godt, og der afventes nu afsigelse af dom i sagen.

Christians fremtid hos NJORD

Christian fortsætter hos NJORD Law Firm som advokat, når han til september får sin advokatbeskikkelse. Her kommer hverdagen til at byde på mange retssager, men sandsynligvis også en udstationering i England, hvor Christian tidligere har læst sin kandidatgrad i søret.

Christian er drevet af internationale retsforhold, og da han søgte ind i NJORD Law Firm, var det også udsigten til at arbejde sammen med blandt andet Christian Benedictsens-Nislev, som er engelsk solicitor, der taltale ham.

”Både Christian Benedictsens-Nislev og Ulla Fabricius er førende navne inden for sø- og transportretten. Det er et privilegium og meget spændende at få lov til at arbejde sammen med dem, da der ofte kommer spændende sager ind.”, fortæller Christian.

Vi brænder for det, vi laver

Ifølge Christian er det unikt at være en del af NJORD Law Firms sø- og transportretsteam.

”Teamet har et virkelig godt sammenhold, hvor man altid kan have god faglig sparring med hinanden og dele viden. Hele teamet er meget professionelt – alle brænder for det de laver og arbejder koncentreret på at være de bedste inden for feltet.”

Hos NJORD er vi glade for at Christian også fremover kommer til at udvikle og styrke NJORDs sø- og transportrets team.

Stort tillykke til Christian!



NJORD ROOFTOP EVENT

Summer Business Networking

MDC og NJORD Law Firm er værter for Summer Business Networking, som på NJORD Law Firms tagterrasse i hjertet af København.

MDC vil igen etablere et "Speaker's Corner", hvor to eksperter vil holde korte power-talks. I mellem oplæggene vil der være tid til at netværke og nyde et glas vin og en let aftensmad.

Kom en times tid eller bliv hele eftermiddag og få en god snak, få udvidet din horisont og del din passion for søfart og transport!

Vi glæder os til at se dig til sommerens bedste maritime netværksevent!

TID & STED

Den 6. Juni kl. 16-20 på 6. sal, Pilestræde 58, 1112 København K.

TILMELD DIG HER



NJORD Law Firm

Sø- og transportret team



ULLA FABRICIUS

Advokat (H), Partner
(+45) 77 40 10 12
uf@njordlaw.com



THOMAS RYHL

Advokat (H), Partner
(+45) 77 40 11 58
thr@njordlaw.com



CHRISTIAN BENEDICTSEN-NISLEV

Advokat (L), Partner
(+45) 77 40 11 47
cbn@njordlaw.com



JOSÉ MARIA BARNILS

Spanish abogado og dansk advokat
(+45) 77 40 11 33
jmb@njordlaw.com



STEFFEN HEBSGAARD MUFF

Advokat (L)
(+45) 77 40 10 17
shm@njordlaw.com



GUÐRÚN OLSEN

Advokatfuldmægtig
(+45) 77 40 10 42
gol@njordlaw.com



CHRISTIAN SCHAAP

Advokatfuldmægtig
(+45) 77 40 10 41
csc@njordlaw.com



MARIE STEEN MIKKELSEN

Advokatfuldmægtig
(+45) 77 40 11 72
csc@njordlaw.com



njordlaw.com/da/transportret