

JULI 2019

KVARTALSOPDATERING

Sø- og transportret



NJORD
LAW FIRM

CHRISTIAN BENEDICTSEN-NISLEV

Hvor står transportbranchen?

I denne kvartalsopdatering gør vi status over udviklingen indenfor det første halvår af 2019, og ser på de væsentlige trends indenfor transportjuraen.

COMPLIANCE OG REGULERING

Regulering og compliance har fyldt meget i 2019 - både i transportbranchen med cabotage, sanktioner og GDPR, men også udenfor branchen i form af hvidvaskskandalerne i bankverdenen.

Succesfuld compliance starter med en grundig forståelse af gældende regler, understøttet af de rette systemer og arbejdsprocesser. Udviklingen går hurtigt indenfor IT-services, der kan håndtere forskellige compliance-forhold. I den sammenhæng er det vigtigt at huske på, at compliance i sidste ende handler om mennesker. Selvom forståelsen og systemerne er på plads, så er det afgørende at opbygge en stærk intern compliance-kultur. Netop implementering og forankring af compliance er et af fokus-områderne i rederierne Erfa-Gruppe for GDPR og compliance.

NJORD Law Firm afholdt for nylig det tredje seminar for gruppen sammen med et stort dansk rederi.

NY DANSK REGERING

De seneste måneder har været præget af den politiske udvikling i form af Europa-parlamentsvalget og det danske Folketingsvalg. Den tiltrængte vejpakke nåede ikke at blive endelig vedtaget under det tidligere Parlament og EU-Kommission, og arbejdet må nu afvente at det nye Parlament kommer i arbejdstøjet og udpegningen af en ny EU-Kommission.

”Social dumping” har dog fyldt meget i valg

-kampen i Europa, så vi forventer, at vejpakken forholdsvis hurtigt kommer på dagsordenen.

Folketingsvalget indvarslede et systemskifte, hvis konsekvenser følges nøje i transportbranchen. En række brancheorganisationer har luftet deres forventninger til den nye regering.

Fælles for dem alle er et øget fokus på miljøforhold, som var et af hovedtemaerne i

TOP 10

MEST LÆSTE UPDATES

1. [Flyforsinkelse: Inkassobureau havde ikke ret til sagsomkostninger](#)
2. [Ny dom angående ”udvidede danske betingelser 2010”](#)
3. [Sagen om den rumænske chaufførs løn og ansættelsesforhold fortsætter ved de danske domstole](#)
4. [Nye regler om særtransport sendt i høring](#)
5. [Forskellen på et el-løbehjul og en cykel?](#)



valgkampen. CO2-neutralitet og vedvarende energi kommer uden tvivl til at få større betydning i den kommende tid. Det samme gælder områder som skibsophugning og udledning.

NYE MINISTRE FOR TRANSPORTBRANCHEN

D. 27. juni blev det offentliggjort, at Benny Engelbrecht bliver transportminister og Simon Kollerup bliver erhvervsminister i Mette Frederiksens nye Socialdemokratiske regering.

Simon Kollerup overtager en post, hvor den politiske tyngde har været stigende de senere år. Ministeriet har bl.a. spillet en nøglerolle i forhold til udformningen af en række vækstpakker til erhvervslivet. Desuden varetager ministeriet vigtige beslutninger om Det Blå Danmark, der er en erhvervsmæssig styrkeposition med stor betydning for dansk økonomi og beskæftigelse.

Til TV2 siger vores nye transportminister Benny Engelbrecht, at transportområdet er en nøglefaktor i forhold til den grønne omstilling, og han glæder sig til at gøre transportministeriet til et rigtig grønt ministerium.

Set fra et mere juridisk perspektiv er der en række områder, der åbenlyst trænger til en kærlig hånd fra en ny regering. Som eksempel herpå kan nævnes udfordringerne med reguleringen af selvkørende køretøjer, der ikke er fulgt med branchen, og hvor Danmark må se sig overhalet af andre (skandinaviske) lande.

INTERNATIONALT PERSPEKTIV

Sidst, men ikke mindst, har Teresa Mays afgang som premierminister øget risikoen for et hårdt Brexit senere på året, med de alvorlige konsekvenser for handlen med Storbritannien og for transportbranchen, som det vil medføre.

De væsentlige trends indenfor transportjuraen for resten af året vil derfor komme til at afhænge af den politiske udvikling i de kommende måneder.”

6. [Jernbanetransport: En gylden middelløsning](#)
7. [Fragtføreransvar og grov uagtsomhed](#)
8. [Du skal indflage dine flydende offshore-vindmøller](#)
9. [Nyt tiltag mod skrald i havet](#)
10. [Nye regler om skibsophugning](#)



STATUS

Regulering af skibsophugning

Reguleringen af skibsophugning er under forandring. Samtidig har første halvdel af 2019 set en øget aktivitet på markedet for skibsophugning, blandt andet i takt med at container shipping-industrien omstiller sig til at benytte skibe af andre størrelser end hidtil. I den hektiske aktivitet er det vigtigt at have fokus på overholdelse af de komplekse regler for international skibsophugning, ikke mindste på grund af sanktionerne ved manglende overholdelse heraf.

> NJORD følger de seneste nyheder på området, og vores halvårsrapport er en god lejlighed til at gøre status over reguleringen.

Genvindingsforordningen

Siden 1. januar 2019 har det været et krav i EU-lande, at skibe registreret i et europæisk eller et OECD-land kun må skrottes på værfter, som er godkendt af EU's myndigheder. De nye regler for skibsophugning er en del af ikrafttrædelsen af EU-forordning nr. 1257/2013 om ophugning af skibe ("Genvindingsforordningen"), som regulerer ophugning af skibe i Europa.


Ikrafttrædelsen af forordningen sker over flere faser. Første fase havde sigte på etablering af den "europæiske liste", som angiver de værfter, hvor skibsredere må lade sine skibe ophugge. Listen bliver løbende opdateret - senest i december 2018, hvor seks nye værfter blev tilføjet til listen, der nu indeholder 26 værfter. Anden fase, som netop er trådt i kraft, og tredje fase, som forventes at træde i kraft med udgangen af 2020, pålægger rederier kun at anvende værfter angivet på den europæiske liste til ophugning. Rederier, der ikke overholder reglerne for ophugning, risikerer bøde og fængselsstraf.

Genvindingsforordningen i praksis

Den første retspraksis om genvindingsforordningen er allerede ved at blive etableret. I marts 2018 staterede byretten i Rotterdam, at det hollandske rederiselskab Seatrade og selskabets to direktører havde overtrådt EU-forordning nr. 1013/2016 af 14. juni 2006 om overførsel af affald ("EWSR"). Afgørelsen har vidtrækkende betydning for rederier med hjemsted i Europa og i øvrigt enhver, som overvejer at lade deres fartøjer ophugge i Europa.

Ved sin afgørelse lagde retten afgørende vægt på rederiets intention i forbindelse med salget af skibene, herunder at rederiet fra starten af ønskede at sende skibene til ophugning. Dommen belyste forholdet mellem Genvindingsforordningen og EWSR ved at fastslå, at Genvindingsforordningen præciserer grænseoverskridende transport med henblik på genanvendelse af skibe er





reguleret af EWSR og Baselkonventionen om kontrol med grænseoverskridende overførsel af farligt affald og bortskaffelse, medmindre skibet opfylderdefinitionen i Genvindingsforordningens artikel 2, som blandt andet omfatter skibe på under 500 GT.

Status på implementering af Hong Kong Konventionen

Ved siden af udviklingen indenfor EU-retlig regulering af skibsofhugning er fokus fortsat på Hong Kong Konventionen om sikker og miljømæssig forsvarlig genanvendelse af skibe. Konventionen blev vedtaget i maj 2009 og fastsætter

en række krav til skibsofhugningsfaciliteter. Konventionens bestemmelser er sidenhen blevet frivilligt implementeret i en række lande, men er endnu ikke blevet ratificeret af tilstrækkelig mange stater til at træde i kraft blandt de ratificerende stater, som ikke har implementeret den frivilligt.

Derfor opfordrede IMOs generalsekretær Kitack Lim den 13. maj 2019 de medlemsstater, som endnu ikke har ratificeret Hong Kong Konventionen, til at gøre det, så den kan opnå bredere anvendelse hurtigst muligt. På nuværende tidspunkt er konventionen blevet ratificeret af elleve medlemsstater, herunder Belgien, Congo, Danmark, Estland, Frankrig, Japan, Holland, Norge, Panama, Serbien og Tyrkiet. Konventionen træder i kraft 2 år efter et tilstrækkeligt antal stater har ratificeret den, hvilket derfor tidligst kan ske i 2021.

DISMANTLECON

Hos NJORD venter vi i spænding på offentliggørelsen af BIMCOs DISMANTLECON, der er en standardaftale målrettet dekommissioneringsopgaver. Dokumentet forventes færdigt her til sommer og er simplere end f.eks. LOGIC og FIDIC kontrakter.

NJORDs Steffen Hebsgaard Muff har deltaget aktivt i processen med udformningen af dokumentet, som repræsentant for en række marine contractors.

MARIE STEEN MIKKELSEN

WISTAS NYESTE BESTYRELSSESLED

Marie Steen Mikkelsen, advokatfuldmægtig i NJORD Law Firms sø- og transportretsteam, er netop valgt ind i The Women's International Shipping and Trading Associations (WISTA) bestyrelse.

Fokus på kvinder i en mandsdomineret branche

I en meget mandsdomineret branche hjælper WISTA med at skabe forbindelser mellem kvinder i sø- og transportbranchen. WISTA er en international organisation, der gør det muligt for mere end 3.000 kvinder at netværke. For Marie er det en helt enestående mulighed for at møde andre kvinder, der brænder for det samme område som sig selv og for at udvide sit netværk.

"Jeg så muligheden for at blive en del af WISTAs bestyrelse, og den blev jeg nødt til at gribe. Det er en unik mulighed at få lov til at blive en del af et netværk med så mange talentfulde kvinder, og det giver mig chancen for at udvikle mig endnu mere fagligt, fordi det handler om meget mere end jura."

- Marie Steen Mikkelsen

Hvorfor fremhæve kvinder?

Marie er allerede i fuld gang med sit arbejde for WISTA, hvor opgaverne er mange og mangfoldige. Blandt andet skal Marie stå for WISTAs digitale markedsføring, men hun skal også få flere yngre kvinder ind i gruppen og hjælpe med at bringe mennesker sammen.

"Søfart og transport er primært en mandsdomineret verden. Ligesom advokatbranchens topniveau er det en branche, der hovedsageligt er repræsenteret af mænd. Der er som regel langt mere fokus på og fremhævelser af mænd end kvinder. Derfor er det vigtigt med foreninger som WISTA, der hjælper med at få kvinder med at netværke og komme mere frem i lyset."

- Marie Steen Mikkelsen

NJORD var første prioritet

Det var på udveksling i Australien, at Marie fandt ud af, at sø- og transportretten var hendes helt store interesse. At lære nye ting, argumentere og løse internationale tvister er noget, der driver Marie. Derfor var NJORD første prioritet, da Marie skulle søge stilling som advokatfuldmægtig, så hun kunne få lov til at arbejde sammen med Ulla, der har skrevet "biblen" inden for vejtransport.

Ifølge Marie er NJORD en arbejdsplads, der skiller sig ud. Der er stor fokus på sparring og uddannelsesforløbet. Man har virkelig mulighed for at dygtiggøre og specialisere sig. Ud over det faglige er der også et stort socialt sammenhold, som har medført flere tætte venskaber.

Hos NJORD er vi stolte over, at Marie er blevet valgt ind i WISTAs bestyrelse, som vi er sikre på, også vil være med til at udvikle NJORDs sø- og transportretsafdeling.

Stort tillykke til Marie!



I NJORD får jeg lov til at arbejde sammen med Ulla og Christian, der er førende indenfor sø- og transportret. Det giver mig mulighed for at udvikle mig fagligt og specialisere mig inden for det, jeg interesserer mig allermost for.

Marie Steen Mikkelsen

Advokatfuldmægtig, NJORD Law Firm

ULLA FABRICIUS

KAN SAMARBEJDET MELLEM TRANSPORTØR OG VOGNMAND BLIVE FOR TÆT?

Der er ingen tvivl om, at samarbejdet mellem den danske transportvirksomhed og den udenlandske vognmand kan blive for tæt med den risiko, at der kan opstå ansvar for medvirken ved overtrædelse af cabotagereglerne og køre- og hviletids reglerne, skatteretlige krav og krav om overenskomstæssig løn- og ansættelsesvilkår.

Vi har løbende lavet updates om de forskellige udfordringer, som giver panderynker i en branche, som i den grad efterspørger en fælles europæiske ramme for, hvordan vejtransportsektoren skal indrette sig på en socialt ansvarlig måde, som samtidig skaber lige konkurrencevilkår. Mange har sat deres lid til Vejtransportpakken, men den er på nuværende tidspunkt på hold afventende, at det nye EU-Parlament og den kommende Kommission er endelig på plads og kan gå i gang med arbejdet. Ligeledes er der fortsat store og små knaster i Vejtransportpakken, som skal ryddes af vejen, førend branchen kan siges at have klare rammer for arbejdet.

SET FRA HELIKOPTERHØJDE

Set sådan lidt fra oven er de udfordringer vejtransportbranchen slås med lidt parallelle til dem de øvrige transportbrancher enten har været igennem eller står midt i.

Søtransport gennemgik for år tilbage en betydelig forandring, da man måtte indse, at vi i Danmark ikke kunne beholde de danskflagede skibe, fordi de ikke var konkurrencedygtige på det internationale marked. De danske rederier udflagede således flåden for at kunne klare sig i konkurrencen. Den udvikling blev imidlertid vendt, da Danmark fik et internationalt skibsregister (DIS), som gjorde det muligt at ansætte udenlandsk arbejdskraft på de DIS registrerede skibe, som sejlede i international

fart. Dermed kunne vi beholde de danske skibe, som igen blev konkurrencedygtige. Tiltaget er siden hen også fulgt op at skatteretlige tiltag som eksempelvis tonnageskatten.

På lufttransport- og vejtransport området står vi p.t. midt i udfordringerne. Vi har fået EU-dommen i Ryanair-sagen, hvor piloterne krævede bedre løn og ansættelsesvilkår, og her fik piloterne medhold i, at det var afgørende for deres sag, hvor flyene, som var piloternes arbejdssted, havde "hjemmebase".

Tilsvarende har Østre Landsret også lagt afgørende vægt på det såkaldte "hjemmebase-princip" i sagen med den rumænske chauffør, som har sagsøgt sin slovakiske arbejdsgiver i Danmark. Landsretten var således af den opfattelse, at køretøjerne havde "hjemmebase" i Kastrup, fordi det var der, køretøjerne startede og sluttede – og chaufførerne skiftede - efter rundture.

Konsekvensen heraf er, at en sag om løn- og ansættelsesvilkår mellem den rumænske chauffør og den slovakiske vognmand nu føres videre i Danmark, hvor chaufføren kræver dansk løn- og ansættelsesvilkår. Dette til trods for, at der er meget stor forskel på fly- og vejtransport – mange vil nok mene, at der slet ikke findes en "hjemmebase" for køretøjer, da de er i konstant bevægelse – det skulle da lige være, at man tog udgangspunkt i, hvor køretøjet er indregistreret, og ikke hvor det befinder sig – og så ville vi sådan set være lidt tilbage ved søtransport, hvor vægten ligger på skibets registrering.



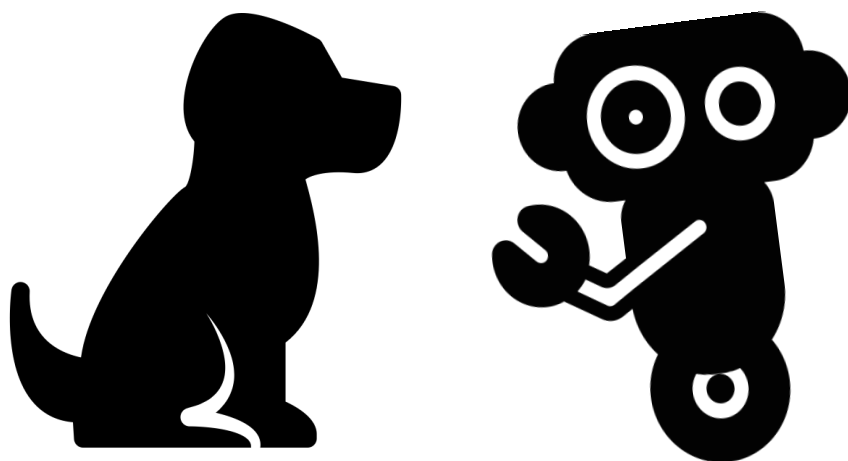
HVAD GØR VI MENS VI VENTER?

Hvad gør man, mens man venter på, at vejtransportbranchen får klare og ens rammer for arbejdet i Europa? Som nævnt tidligere er det klogt at have følgende for øje:

- Hvor tæt er den udenlandske vognmand og chaufførerne på den danske transportvirksomhed?
- Er der ledelsesmæssigt sammenfald og hvem udøver daglig ledelse overfor chaufførerne?
- Hvem bærer risikoen og ansvaret for arbejdets udførelse?
- Starter og slutter chaufførerne deres rundture hos den danske transportør?
- Befinder chaufførerne sig primært i eksempelvis Danmark?
- Anvendes den danske transportørs køretøjer til udførelse af transportopgaverne?
- Har køretøjerne en terminal, hvor de altid vender tilbage, og hvor chaufførerne skifter?

Er man kommet for tæt på hinanden, bør man nok få kigget lidt på samarbejdet og få strammet op, så transportør på den ene side og vognmand og dennes chauffører på den anden side ikke "blander kort". Og så spejder vi mod Bruxelles og håber på ordentlige og klare rammer for det fremtidige arbejde, så vejtransporterhvervet kan overleve i Danmark på tilsvarende måde, som det lykkedes for det maritime erhverv for år tilbage.

NJORD LAW FIRM NEW TECH



AFSNIT 2.0

Hvad er forskellen på en hund og en robot?

Se den nyeste video i vores NewTech serie, hvor Steffen Hebsgaard Muff giver dig svaret.



ULLA FABRICIUS

TYSK EU-DOM SÅR TVIVL OM DANSK VEJSKAT

Ny EU-dom fastslår, at man ikke må indføre vejafgifter udelukkende for udenlandske bilister, hvilket kan betyde et hul i den danske statskasse på 300 mio. kr.

I 2017 aftalte den nu afgående VLAK-regering og Dansk Folkeparti at finansiere b.la. lavere registreringsafgifter, billigere brobizz og en motorvejsudvidelse med et provenu fra en kommende vejafgift for udelukkende udenlandske bilister - inspireret af en tysk vignette-model.

Her skal udlændinge betale for at bruge de tyske forbundsveje - herunder motorvejene - mens tyske bilister bliver kompenseret via vægtafgiften.

I Danmark begyndte man derfor at planlægge og ændre i afgifter ud fra den tyske model. Registreringsafgiften blev sat ned, brobizzen blev billigere, og en motorvejsudvidelse på Vestfyn er sat i gang.

Men nu kan en EU-dom, der fastslår, at den tyske model er i strid med EU-retten, sætte en stopper for det danske projekt og dermed slå et millionhul i statskassen.

Ifølge Ulla Fabricius, advokat og partner hos NJORD Law Firm og specialist i transportret, betyder dommen, at:

Danmark må tænke sig om.

Hvis man har tænkt sig at indføre en afgift, som på tilsvarende måde kompenserer de danske biler gennem f. eks. lavere bilafgifter, så er det diskriminerende, og det kan man ikke. Man kan ikke indføre noget, som rammer så skævt som den tyske model. Man er nødt til at ramme danske og udenlandske bilister lige hårdt.

- Ulla Fabricius

> [Læs hele artiklen i Jyllandsposten](#)



UPDATE

Kan man få pant i flydende vindmøller?

Der investeres kraftigt i flydende offshore-vindmøller (Floating offshore wind turbines "FTU'er"), som kan placeres i dybe farvande. Teknologien er især interessant for at sikre udviklingen af offshore vind i områder, der ikke har et stort kystområde med lave dybder. FTU'ernes juridiske status er dog usikker.

FTU'er i skibsregister?

Som retsstillingen er, bør man af en række grunde overveje at indflage FTU'er i et skibsregister. De danske regler på området er utilstrækkelige, hvorfor det ikke er nærliggende at indflage i Danmark.

Det er i dag ikke et problem at opnå sikkerhed i sædvanlige, bundfaste offshore-vindmøller, men FTU'er er ikke underlagt samme regulering, da de, modsat de faste møller, ikke udgør en kunstig ø. Som flydende enheder er det endda tvivlsomt, hvilket lands ret, der gælder for FTU'erne, om nogen overhovedet. Der er faktisk den mulighed, at ikke indflagede FTU'er vil blive betragtet på samme måde som uindflagede skibe.

Som sådan vil de ikke have den beskyttelse, som en flagstat giver, og enhver stat kan derfor principielt ved magt tiltage sig jurisdiktion over dem. Det er naturligvis ikke holdbart eksempelvis at skulle have krigsskibe til at beskytte en vindfarm ud for Japans kyst, for at den ikke bliver hentet af kinesere.

Beskyttelse af ejendomsret

Tilsvarende vil mangler på den beskyttelse af ejendomsretten, som en jurisdiktion giver, ikke være til stede, og det vil være praktisk talt umuligt at finansiere opførelse mv.

Et godt alternativ til at indsætte krigsskibe er at registrere FTU'erne i et skibsregister. FTU'en og ejendomsretten hertil, vil herefter være beskyttet, og det vil også gøre det muligt at anvende det eksisterende system for skibspant til registrering af sikkerhed i skibe.

Et stort spørgsmål er herefter:

Kan FTU'er klassificeres som skibe?

Der findes ingen ensartet definition af "skib". I udgangspunktet vil man ikke betragte en genstand som et skib, medmindre det er i stand til selvstændigt at navigere og dermed har en form for fremdriftssystem.

Der er dog tillagt de enkelte nationer ret stor frihed ift. at definere et skib. Således har flere registre tilladt indflagning af FTU'er, hvilket "Hywind demo" og "WindFloat" under portugisisk flag er eksempler på. Her er det også interessant, at det ikke er begge FTU'er, der ligger ud for Portugal.

Den danske sølov tager ikke stilling til, om FTU'er er skibe og kan registreres i registret. Det fremgår, at pramme, lægtene, uddybningsmaskiner, flydekraner og lignende anses som skibe, hvorimod flydedokke, kabeltromler, flydende beholdere og andet lignende materiel ikke er.



Hvis man tager bestemmelsen på ordlyden, minder FTU'er mest, om det, der er beskrevet som skibe. Men idet udgangspunktet er, at en genstand ikke er et skib, er det dog langt fra en sikker konklusion.

Derfor er der behov for en præcisering. En præcisering der også kan tage højde for udviklingen af den nye "ocean economy", hvor flere flydende strukturer med en lang række forskellige funktioner må forventes at komme til at befinde sig i internationalt farvand, herunder internationalt farvand nær Danmark.

I den forbindelse vil det være en mulighed at indføre et differentieret system, hvor disse offshore aktiver f.eks. får deres eget register, og der samtidigt tages stilling til, hvilken regulering der i øvrigt skal anvendes på aktiverne. En del af den søretlige regulering vil være relevant at anvende, men der vil også være store dele, hvor det vil være relevant at anvende de sædvanlige regler eller fastsætte helt nye.

Uklarheden i dansk ret er, at det aktuelt er mere hensigtsmæssigt at indflage i et andet register f.eks. i Portugal eller Norge.

Perspektiv på udvikling af internationalt FTU-lovgivningssystem

En udvikling med indflagning af FTU'er i bestemte stater kan dog give u hensigtsmæssige konsekvenser i en række situationer.

F.eks. vil den stat, som har bidraget med subsidier næppe finde det hensigtsmæssigt, at beskatning af afkastet på FTU'erne sker i en anden stat. Denne og andre årsager kan føre til, at den nation, der modtager elektriciteten vil søge at tilegne sig jurisdiktionen over FTU'erne, men det vil ikke nødvendigvis kunne lade sig gøre uden problemer.

Så selvom rammerne, som de gældende regler om skibspant giver, kan anvendes til finansiering på den korte bane, er der stadig et stykke tid til, at vi har et fuldt udviklet internationalt system. Det skal nok komme og i mellemtiden, kan vi godt med en smule omtanke få de eksisterende regler til at fungere så godt, at finansiering af projekter kan lade sig gøre.



NJORD ROOFTOP EVENT

Summer Business Networking

Torsdag d. 6. juni var NJORD værter for MDCs årlige sommer forretningsnetværksevent. Mere end 100 mennesker var samlet på vores tagterrasse og humøret var i top.

Merete Klint gav dette års power talk, og forklarede, hvordan man ved at fokusere på samspil kan forbedre ens team-præstation. Merete gav os eksemplet: "Forstil dig at din organisation er et orkester, og at en af musikerne spiller falsk. Ikke helt optimalt vel?

Samarbejde og samspil er nøglerne til succes

Du kan have de bedste medarbejdere, men hvis de ikke kan samarbejde og spille sammen, får du ikke de resultater, som din organisation eller dit team har potentialet til at skabe.

3 TAKE-AWAYS

Merete kom med tre pointer, der kan hjælpe med at sikre, at du har det bedste samarbejde i dit team.

1. Se altid dit job som en del af et større billede. Dig og dine kollegaer påvirker hinanden, og hvis du laver en fejl eller er forsinket, vil det ikke kun reflekteres i dit eget arbejde, men også i dine kollegaers muligheder for at løse deres opgaver.

Dine kunder ved ikke, om det er dig eller din kollega, der har lavet en fejl. De ved bare, at de ikke har fået den service, som de forventede. Ligesom til en koncert, der kan publikum formentlig ikke høre, om det er guitaren eller keyboardet, den er gal med. Men de kan høre, at det ikke lyder godt.

2. Løs en opgave om dagen og overvej, hvilke af dine kollegaers opgaver der er afgørende for, om du kan løse din opgave, og hvilke af dine kollegaers opgaver der afhænger af din opgave. Så ved du, hvilke informationer du skal bruge for at løse din opgave, og du ved mere præcist, hvad dine kollegaer har brug for fra dig til at løse deres. Når alle kender sine roller, bliver det meget nemmere at løse opgaver effektivt.

3. Lyt. Du skal lytte til, hvad der forgår omkring dig. Hvad siger dine kunder – direkte og indirekte? Hvad siger dine kollegaer, og hvad har de brug for? Hvordan kan du tilpasse dig situationer, så du sikrer, at du løser dine opgaver så gnidningsløst som muligt? Dette er både for din egen skyld, for kundens skyld og for organisationens overordnede præstations skyld.



Tak til alle jer der kom!





ERFA-GRUPPE

GDPR og compliance for rederier

NJORDs sø- og transportrets team har i samarbejde med NJORDs specialiserede persondata team startet en erfaringsudviklingsgruppe for rederier. Gruppen har fokus på de GDPR-krav, der stilles til danske rederier.

GDPR-COMPLIANCEPAKKE

I et tværfagligt samarbejde har NJORDs to teams udarbejdet en fuld compliance-pakke for danske rederier, der bl.a. kan bruges i både national og international sammenhæng. Brugere af compliance-pakken er blevet inviteret til at deltage i en række seminarer, hvor der er mulighed for at lære om GDPR-reglerne specifikt i forhold til branchen, for at vidensdele og få konkrete juridiske råd med hjem.

STOR OPBAKNING FRA BRANCHEN

Erfa-gruppen har mødt stor opbakning og positivisme fra branchen. Flere har meldt tilbage, at gruppen har været med til at skabe et større overblik over, hvordan man som internationalt rederi skal forholde sig til de nye GDPR-regler, og at det virkelig har været givende at netværke og vidensdele med andre rederier.

VIDENSDELING PÅ SEMINARER

Indtil videre har der været afholdt 3 seminarer.

Det første blev afholdt den 19. september 2018 og handlede om "lessons learned", vidensdeling, hvordan rederierne i praksis skulle forholde sig til GDPR-reglerne, og hvilke tiltag de skulle fokusere på i resten af 2018.

Andet seminar blev afholdt den 29. januar 2019. Her blev der bl.a. undervist i, hvordan rederier skal forholde sig, hvis der er brud på sikkerheden, og hvilke regler man skal være opmærksom på at overholde når data sendes til USA.

Det seneste seminar blev afholdt den 13. juni 2019 i samarbejde med D/S NORDEN. Denne session handlede om, hvordan man overholder compliance, så man er klar til det første årlige review, og hvordan man skal forholde sig til de nye reguleringer om smart contracts og droner.

Vi takker for den store opbakning og ser frem til mange flere møder.

An aerial photograph of a boat's wake in the ocean, showing a long, narrow path of white foam and churning water leading towards the horizon under a clear sky.

TILMELD DIG GRUPPEN

[Læs mere om Persondata Compliance Pakken her](#)

Hvis du vil være medlem af erfa-gruppen kan du kontakte Christian Benedictsen-Nislev.

Send en mail til cbn@njordlaw.com

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

