

MAJ 2020

KVARTALSOPDATERING

Sø- og transportret



NJORD
LAW FIRM

KVARTALSOPDATERING MAJ 2020

STATUS I TRANSPORTBRANCHEN

I denne kvartalsopdatering har vi naturligvis fokus på den krise, som COVID-19 har skabt, og som i den grad har sat sit præg på den verden, vi lever i.

Herudover retter vi igen blikket mod Vejpakken og den danske politiske aftale om overenskomstmæssige vilkår for vejtransportsektoren, så I kan få en status på, hvor vi er, og hvad der venter forude på det område.

Vi kommer heller ikke udenom at gå ind i de betydelige bøder, der falder ved overtrædelse af lov om Vejbenyttelsesafgift – her stiller vi navnlig spørgsmålet om bøderne også udmåles korrekt.

Endelig har vi lavet et længere indlæg om værneting – i hvilket land en sag kan føres. Det lyder lidt tungt, og det er det også – men der er god grund til at være meget opmærksom på værneting, viser en ny og banebrydende dom på området.



Skrevet af Ulla Fabricius, advokat (H) og partner i NJORD Law Firm.

uf@njordlaw.com

TRANSPORTBRANCHEN MIDT I EN CORONA-TID

COVID-19 har i den grad ændret transportbranchen – men på meget forskellig vis.

VOGNMÆND OG LOGISTIK

Først og fremmest har vi kunne konstatere, at branchen herunder særligt vognmandsbranchen og speditørerne har kæmpet hårdt og arbejdet intenst med at sikre fødevarerforsyningen til forbrugerne. Færdselsstyrelsen har i den forbindelse flere gange været ud og lempe på regler om Køre- og hviletid, tilladelse til kørsel med varebil m.v. for at skabe bedre muligheder for, at vare forsyningen kunne komme ud til forbrugerne uden ophør.

> [Se lempelserne her](#)

CONTAINERREDERIERNE

Containerrederierne oplever store udfordringer

– først lukkede markedet fra Asien til Europa ned, da krisen brød ud i Kina. Så kom oplukning i Kina og mange varer kom afsted, men mens de endnu var i søen lukkede Europa ned. Containere med varer står derfor rundt omkring og fungerer som lagrer, mens containere med f.eks. værnemidler, sprit og medicin ikke kan komme hurtigt nok fra producenter til forbrugeren.

PRODUKTTANKSKIBE

Produkttankskibe har derimod fået gode tider, da der ganske enkelt er alt for meget olie på markedet så lagrene er fyldt op. Tankskibe bliver dermed også flydende lagre, mens man venter på bedre tider.

Heri ligger også, at brændstofpriserne er raslet ned, hvilket netop transportbranchen kan have stor gavn af.

HAVNENE

Havnene er ramt meget forskelligt helt afhængig af, hvad den pågældende havns hovedaktivitet er. Servicerer havnen krydstogtskibe, så er alt nærmest gået i stå. Ligeledes hvis havnen havde hovedaktivitet indenfor bil-logistik – der sælges ikke mange biler, efter krisen brød ud, så de nye biler, som ellers kunne ses på rad og række i havnene, er ikke dem, der fylder op lige nu.

Ovenstående genererer mange spørgsmål, herunder naturligvis også juridiske.

FLY OG REJSEBRANCHEN

Fly og rejsebranchen er særligt udfordret – flyene står på jorden, og de fleste lande er lukket ned på ubestemt tid, så rejser er ikke det, der sælges lige nu.

Vi har lavet en opdateret artikel om kompensation og refusion af billetpris ved aflysning af flyrejser. Artiklen finder du i denne kvartalsopdatering.

Ligeledes har vi lavet en opdateret artikel om hjælpepakke til rejsebranchen, som du ligeledes finder i kvartalsopdateringen

FORCE MAJEURE?

Et af de store og ofte stillede spørgsmål er, om udbrud af pandemien og de efterfølgende påbud og forbud, som regeringer i store dele af verden har udstedt, kan anses for force majeure?

Svaret på det spørgsmål er desværre ikke entydigt. Vi lavede en nyheds-update herom i starten af corona-krisen med nogle generelle retningslinjer. [Se dem her](#)

Herefter er der alle de mange detail spørgsmål: Vareproducenter kan ikke levere varerne, som ellers var booket under eksempelvis en større

logistikaftale; transportørerne kan ikke gennemføre transporterne, da logistikkæden i forskellige led er gået i stykker; hvordan kan man henholdsvis afsende og modtage varer, uden at de involverede mennesker kommer hinanden for nær osv.

Når svarerne skal findes på de mange spørgsmål, er vores bedste råd altid, at man ser grundigt efter, hvad der står i kontrakterne – hvilke pligter har parterne, og hvad har man egentlig skrevet i den force majeure klausul, som man ofte ellers ikke har skænket megen opmærksomhed. Efter hvilket lands ret skal det vurderes, om der foreligger force majeure – det kan være helt afgørende for den juridiske position. Endelig er det også vigtigt, hvornår aftalen er indgået – kendte vi alle corona på det tidspunkt, eller var det slet ikke kendt endnu. Ligeledes kan kontrakterne indeholde frister indenfor hvilke, man skal gøre opmærksom på, at der er opstået udfordringer på grund af corona – de frister skal overholdes. Fristerne kan også følge af lovgivning eller på anden vis i det lands ret, som kontrakten henviser til.

Heldigvis findes mange pragmatiske løsninger lige nu og her, da alle på forskellig vis arbejder for at få tingene til at fungere. Men da coronavirus åbenbart ikke har tænkt sig at slippe grebet i os lige med det første, skal der findes mere langsigtede løsninger. Dem er der også mange, som er i gang med at arbejde på.

VEJPAKKEN OG DET DANSKE FORSLAG OM OVERENSKOMSTMÆSSIGE VILKÅR FOR VEJTRANSPORTSEKTOREN

Vejpakken er nu meget tæt på endelig vedtagelse. Kun den sidste endelige vedtagelse i Parlamentet afventes indenfor kort tid.

Hvad så?

Det betyder, at bl.a. de ændrede køre- og hviletidsregler træder i kraft 20 dage efter, at Vejpakken i sin endelige form offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende. De ændrede cabotageregler og udstationeringsregler vil først træde i kraft 18 måneder efter offentliggørelse af Vejpakken i Den Europæiske Unions Tidende.

> [Læs alt om Vejpakke i vores Årsrapport](#)

Den danske politiske aftale om overenskomstmæssige vilkår for vejtransportsektoren er også ved at blive rullet gennem Folketinget. Lovforslaget blev fremsat den 29. april 2020 og skal efter planen i 1. behandling den 7. maj 2020. Lovændringen kommer konkret til at medføre en forpligtelse for alle udenlandske vognmænd til at følge det samme omkostningsniveau ved aflønning af chauffører, som hvis vognmændene er etableret i Danmark og har dansk vognmandstilladelse, eller hvis chaufførerne kører godstransport i Danmark som led i cabotagekørsel eller i forbindelse med kombineret transport.

Den danske lovregulering forudsætter for at kunne fungere, at en ny anmeldelsesordning for udenlandske transportvirksomheder er på plads, ligesom den del af Vejpakken, som omhandler udstationeringsregler for chauffører, også skal være trådt i kraft. Ifølge udkastet til lovforslaget ser ændringsloven ud til at træde i kraft den 1. januar 2021, idet ikrafttrædelsen af de omtalte overenskomstregler dog udskydes med yderligere 6 måneder fra denne dato. Lovændringen har fået ITD til at tale om, at 3F med den nye lov de facto får monopol på det overenskomst-mæssige område, mens DTL bakker op om den nye lov.

BØDEUDMÅLING VED OVERTRÆDELSE AF CABOTAGE-REGLERNE OG VEJBENYTTelses- AFGIFTSLOVEN

I nærværende kvartalsopdatering har vi en artikel

om udfordringerne, når der udmåles bøde for overtrædelse af vejbenyttelsesafgiftsloven. Vi har således erfaret, at politi og anklagemyndighed med støtte i en vejledning fra Skattemyndighederne har fastsat en bøde pr. overtrædelse – og er der flere overtrædelser, så ganges der op 1:1.

Mange vil huske, at det også var tilfældet ved overtrædelse af Køre- og hviletidsreglerne, indtil der kom en lovændring igennem, så der bl.a. kom et bødeloft, og chaufførerne i vidt omfang kunne beholde deres førerkort til kørsel med almindelig bil.

Men hvordan er det med bødeudmålingen – kan politi og anklager gange op 1:1? Det mener vi ikke, at politi og anklagemyndigheder er berettiget til – der skal være proportionalitet mellem lovovertrædelsen og straffen. Som det fremgår af artiklen om Vejbenyttelsesafgift har domstolene netop fastslået, at politi og anklagemyndighed ikke kan gange op 1:1. Der skal ses samlet på overtrædelse og straf, så der bliver et rimeligt forhold her imellem.

> [Læs mere herom i artiklen](#)

VÆRNETING – NY OG MEGET BANEVRYDENDE DOM

Værneting – altså spørgsmålet om, i hvilket land en stridighed mellem parterne kan anlægges, er ofte noget, som ikke har den store fokus, når man indgår en aftale om transport eller logistik. Det er vel lidt ligesom, at mange sjældent tænker på skilsmisse, mens man glæder sig til at blive gift. For begge situationer gælder det imidlertid, at det er meget hensigtsmæssigt at få styr på den slags detaljer, inden man rager uklar.

Vigtigheden af klare værnetingsaftaler fremgår af en ny og spændende dansk dom, som vi har lavet en artikel om i denne kvartalsopdatering – og så er der en meget stor juridisk gennemgang for de særligt interesserede i en engelsksproget artikel, som vi også har lavet og linker til.

- God læselyst !



OBS!

BØDER UDSTEDES FOR UBETALT VEJBENYTTELSESAFGIFT

Man har på det seneste kunne læse nyheder om, at der udstedes mange bøder for manglende betaling af vejbenyttelsesafgift. Når politiet udsteder bøder i sager om manglende vejbenyttelsesafgift, anvender de skattemyndighedernes særlige vejledning herom. Vejledningen er netop blevet præciseret, efter domstolene i to forskellige sager udtalte, at der ikke var hjemmel til absolut kumulation ved flere tilfælde af manglende vejbenyttelsesafgift, sådan som det fremgik af skattemyndighedernes vejledning. Spørgsmålet er imidlertid, om den præciserede vejledning tilstrækkeligt afhjælper de problemer, der blev påpeget af domstolene?



Skrevet af Ulla Fabricius, advokat (H) og partner i NJORD Law Firm.
uf@njordlaw.com



Skrevet af Marie Steen Mikkelsen, advokatfuldmægtig i NJORD Law Firm.
msm@njordlaw.com

STOR VÆKST I SAGER OM UBETALT VEJBENYTTELSESAFGIFT

Ifølge Tungvognscenter Syd ses der i øjeblikket en stor vækst i sager om manglende eller ugyldig vejbenyttelsesafgift. Det skyldes blandt andet, at der efter en opdatering af politiets it-system kan gennemføres en mere effektiv kontrol af udenlandske køretøjers afgiftsbetaling. I forbindelse med den store tilgang af denne type sager, er det relevant at overveje, hvordan sagerne håndteres af politiet.

POLITIETS TILGANG TIL STRAFUDMÅLINGEN I SAGER OM UBETALT VEJBENYTTELSESAFGIFT

Ved tungvogns kontrol vil politiet undersøge, om der er betalt vejbenyttelsesafgift for det pågældende køretøj. Manglende betaling af vejbenyttelsesafgift udløser som udgangspunkt en bøde på 2.500 kr., og der udstedes et

bødeforelæg til transportvirksomheden på stedet. Hvis der ikke er betalt gyldig afgift, vil politiet ofte også undersøge, hvor mange gange køretøjet har benyttet det afgiftspligtige vejnet uden korrekt afgiftsbetaling. Ifølge skattemyndighedernes vejledning skal den sædvanlige bøde på 2.500 kr. herefter ganges op i henhold til, hvor mange gange køretøjet har benyttet de danske veje uden gyldig afgiftsbetaling. Denne tilgang til strafudmålingen ved samtidig pådømmelse af flere strafbare forhold betegnes i strafferetten som absolut kumulation.

ABSOLUT KUMULATION KRÆVER HJEMMEL

Udgangspunktet for strafudmålingen i dansk strafferetspleje er modereret kumulation. Modereret kumulation indebærer, at straffen for flere overtrædelser af samme karakter ikke vokser i samme takt som antallet af

Fortsættes



STOP

overtrædelser. I stedet udmåles der en samlet bøde under hensyntagen til sagens samlede omstændigheder, herunder – men ikke begrænset til - antallet af lovovertrædelser. Rationalet er, at det herved sikres, at straffen står i rimeligt forhold til lovovertrædelserne (det såkaldte proportionalitetskrav). Absolut kumulation anvendes omvendt kun i særlige tilfælde i den danske strafferetspleje og forudsætter ofte en udtrykkelig lovhjemmel. En sådan lovhjemmel findes i Færdselsloven på grund af den sikkerhedsrisiko, der er forbundet med visse tilfælde af kørsel i strid med færdselslovgivningen. Østre Landsret har i en dom af 28. oktober 2019 slået fast, at der imidlertid ikke findes en tilsvarende hjemmel til absolut kumulation i sager om manglende vejbenyttelsesafgift, der er reguleret af Vejbenyttelsesafgiftsloven. Østre Landsrets afgørelse er efterfølgende fulgt af Retten i Roskilde i en dom i en lignende sag af 26. februar 2020.

LØSER SKAT´S PRÆCISERENDE VEJLEDNING PROBLEMET?

I skattemyndighedernes nye vejledning af 25. marts 2020 har skattemyndighederne anført, at den hidtidige praksis om absolut kumulation for manglende vejbenyttelsesafgift måtte ændres i lyset af domstolenes udtalelser i de omtalte sager. Den nye vejledning fra skattemyndighederne angiver derfor, at den samlede bøde skal nedsættes med 1/3 ved samtidig behandling af sager med over 10 forhold. Til gengæld opretholder skattemyndighederne deres anbefaling om, at der – til trods for manglende hjemmel - anvendes absolut kumulation i sager med op til 10 forhold.

> [Læs mere i Lastbilmagasinet, som har dækket NJORDs artikel om vejbenyttelsesafgifter](#)

NJORD LAW FIRMS BEMÆRKNINGER

Det er NJORD Law Firms vurdering, at skattemyndighedernes nye vejledning ikke løser problemet med politiets strafudmåling i sager, hvor et køretøj har kørt uden gyldig vejbenyttelsesafgift flere gange inden for en kortere periode. Selvom det er sædvanligt, at der på færdselsområdet udstedes bøder til de tunge køretøjer efter princippet om absolut kumulation, er det centralt, at dette ikke gør sig gældende for anden regulering af de tunge køretøjer, hvor der ikke er den samme sikkerhedsrisiko at tage hensyn til. Der er derfor fortsat risiko for, at politiet på grund af skattemyndighedernes vejledning udløser uproportionale bøder for manglende vejbenyttelsesafgift.

Hos NJORD Law Firm bistår vores team inden for transport både danske og udenlandske klienter med bødesager og andre straffesager på tungvognsområdet. Kontakt os for yderligere oplysninger.

ROOFTOP EVENT

YOUNGSHIP DENMARK

Torsdag den 20. februar havde NJORD fornøjelsen af at være vært for årets første YoungShip arrangement.

Steffen Hebsgaard Muff, partner hos NJORD Law Firm, lagde ud med at holde et fagligt indlæg, hvor han gav sit bud på, hvordan fremtiden omkring autonome skibe ser ud, og de juridiske udfordringer disse skibe frembringer. Steffen kom bl.a. ind på lovgivningen på området, de nyeste trends og en status på, hvor langt de relevante spillere var med teknologien.

Herefter gav Bernt Clausen, Senior legal Counsel, Group Legal fra DSV Panalpina A/S, et indblik i speditørernes verden og fortalte om sin rejse fra at sidde bag rettet i en lastbil til nu at sidde som advokat i en af verdens største transportvirksomheder.

Stemningen var i top og efter de faglige indlæg, blev der netværket over tapas og drinks.

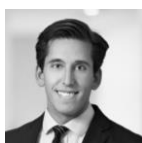
“YoungShips arrangementer er en oplagt mulighed for at deltage i arrangementer, hvor talere fra shippingbranchen holder oplæg om relevante emner, og hvor man møder jævnaldrende, der arbejder i shippingbranchen, både danske som internationale.”

- Christian Schaap, advokat hos NJORD Law Firm og medlem af YoungShip

Tak til alle, der mødte op og som var med til at gøre arrangementet til en stor succes.

PRINCIPEL KENDELSE OM DOMSFORORDNINGENS ANVENDELSESOMRÅDE

Østre Landsret har for nylig stadfæstet en kendelse fra Københavns byret, om at domsforordningen ikke fandt anvendelse mellem en dansk speditør og et dansk rederi, fordi speditørens og rederiets retsforhold ikke var internationalt. Dette betød, at rederiet ikke kunne påberåbe sig en aftalt værnetingsklausul om værneting i England.



Skrevet af Christian Schaap, advokat i NJORD Law Firm.

csc@njordlaw.com

FAKTUM

En dansk køber instruerede iht. en rammeaftale en dansk speditør ("Speditøren") om at transportere varer fra Shanghai til København. Speditøren viderekontraherede søtransporten fra Shanghai til København til et dansk rederi ("Rederiet"). Mellem Speditøren og Rederiet var der aftalt engelsk værneting, idet rederen havde henvist til sine standardbetingelser indeholdende en engelsk værnetingsklausul, både ved Speditørens bookning og i de søfragtssedler, der var udstedt af Rederiet til Speditøren.

Under sejladserne til Danmark kom skibet ud i dårligt vejr og mistede et antal containere i Middelhavet. Den danske køber og dennes vareforsikring rettede krav mod Speditøren ved de danske domstole. Speditøren rettede kravet videre mod Rederiet og inddrog dermed rederiet i sagen. Rederiet nedlagde bl.a. en afvisningspåstand overfor Speditøren, idet Rederiet mente, at de engelske domstole havde enekompetence til at behandle sagen om det påståede krav, som Speditøren havde rettet videre mod Rederiet.

PARTERNES ARGUMENTER

Speditøren gjorde gældende, at der var dansk værneting iht. sølovens almindelige værnetingsregler, jf. søloven § 310, stk. 1. Rederiet gjorde gældende, at der ikke var værneting i Danmark, men i England, da dette fulgte af de EU-retslige regler i domsforordningens artikel 25 om værnetingsaftaler, der går forud for sølovens almindelige værnetingsregler, jf. søloven § 310, stk. 5.

Sagens kerne var, om domsforordningen fandt anvendelse. Det er tidligere slået fast, at domsforordningen kun finder anvendelse på "internationale retsforhold", jf. bl.a. sag C-281-02 (Owusu), Jernard-rapporten nr. C 59/79.

SAGENS AFGØRELSE

Københavns Byret skulle tage stilling til, om sagen havde international karakter. Københavns Byret kom frem til, at sagen ikke havde international karakter. Domsforordningen fandt derfor ikke anvendelse. Retten udtalte:



”Det forhold, at [Rederiets] generelle bestemmelse om værneting og lovvalg henviser til English High Court of Justice i London og engelsk ret findes ikke at kunne føre til, at sagen må anses for at være international. Det forhold, at transporten blev påbegyndt i Shanghai findes endvidere ikke at kunne føre til, at sagen af denne grund må anses for at have en sådan international karakter, at det kan føre til, at lov om anerkendelse og fuldbyrdelse af visse udenlandske retsafgørelser m.v. på det civil- og handelsretlige område eller lov om EF-domskonventionen m.v. finder anvendelse”

Rederiet fik bevilling til at kære kendelsen og kærede kendelsen til Østre Landsret. Østre Landsret fandt ligesom Københavns Byret, at retsforholdet ikke var internationalt. Østre Landsret udtalte:

”Efter bevisførelsen tiltræder landsretten, at den konkrete aftale om transport af gods fra Shanghai til Danmark ikke er et internationalt retsforhold. Landsretten lægger ved vurderingen vægt på, at både [Rederiet] og [Transportøren] er danske virksomheder med hovedkontor i Danmark, og at leveringsstedet for godset er i København, hvor modtageren er [en dansk køber], som ligeledes har hjemting i Danmark.”

Der blev i sagen anmodet om en præjudiciel forelæggelse for EU-Domstolen. Denne anmodning blev dog ikke efterkommet. Det er således usikkert, om EU-domstolen ville være kommet frem til samme resultat som Østre Landsret. Rederiet har søgt tredjeinstansbevilling. Det er derfor muligt, at Højesteret får lejlighed til at forelægge spørgsmålet for EU-Domstolen eller til selv at tage stilling til spørgsmålet.

> [Læs om kendelserne i detaljer i følgende artikel](#)

TOP 5

KVARTALET'S MEST LÆSTE UPDATES

Her finder du kvartalets mest læste indhold. Bliv klog på de vigtige afgørelser og analyser – ligesom en hel masse andre er blevet!

1. [Coronavirus – er det force majeure?](#)
2. [Forstå forbuddet mod forsamlinger på mere end 10 personer](#)
3. [Ingen kompensation ved aflysning af fly på grund af COVID-19](#)
4. [Fokus på vejbenyttelsesafgift](#)
5. [Krav om erstatning for bortkommet gods suspenderede ikke forældelsesfrist for toldkrav](#)



COVID-19

FOLKETINGET HAR VEDTAGET EN HJÆLPEPAKKE TIL REJSEBRANCHEN

Rejsebranchen er under et ekstremt pres på grund af rejserestriktionerne begrundet i COVID-19. Derfor har Folketinget vedtaget en hjælpepakke, der skal hjælpe rejsebranchen igennem krisen.



Skrevet af Anders Worsøe, advokat (H) og partner i NJORD Law Firm.

awo@njordlaw.com



Skrevet af Johanne Hansted, advokatfuldmægtig i NJORD Law Firm.

jha@njordlaw.com

Folketinget har vedtaget en hjælpepakke, som styrker Rejsegarantifonden. Hjælpepakken sikrer, at alle pakkerejsekunder kan få refusion fra Rejsegarantifonden for rejser, som ikke kunne gennemføres, fordi Udenrigsministeriet i sine rejsevejledninger fraråder ikke-nødvendige rejser til den pågældende destination på grund af COVID-19.

Normalt dækker Rejsegarantifonden kun, hvis en rejseudbyder er gået konkurs. Folketinget har med hjælpepakken vedtaget en ændring af rejsegarantifondsloven, som udvider Rejsegarantifondens formål i ekstraordinære situationer, der påvirker væsentlige dele af rejsebranchen.

Nu kan Rejsegarantifonden i helt særlige situationer refundere prisen for pakkerejsen, selvom rejseudbyderen ikke er gået konkurs. Rejsegarantifonden er dækningspligtig, når en rejsende har indgået en aftale om en pakkerejse med en rejseudbyder, der er registreret i fonden på tidspunktet for aftalens indgåelse, og som har stillet sin garanti over for Rejsegarantifonden. Er rejseudbyderen ikke registreret i fonden på tidspunktet for aftalens indgåelse, vil det ikke være muligt at søge om dækning fra Rejsegarantifonden.

REFUSION AF PRISEN FOR PAKKEREJSER

For at der er tale om en pakkerejse, skal rejsen bestå af minimum to rejseydelser, herunder transport, indkvartering, turistmæssig ydelse eller billeje. En pakkerejse, der varer under 24 timer, er kun omfattet af Rejsegarantifondens dækning, hvis den indeholder indkvartering – uanset hvad prisen er. Krydstogtsrejser anses for at være pakkerejser.

Lovændringen dækker kun aflyste eller afbestilte pakkerejser samt sammensatte rejsearrangementer. Hvis den rejsende udelukkende har indgået en aftale med en rejseudbyder om flytransport, er det således ikke muligt at få beløbet godtgjort af Rejsegarantifonden, idet lovændringen ikke omfatter flyrejsefondskassen. Flyrejsefondskassen dækker fortsat kun i tilfælde af flyselskabets konkurs.

Når den rejsende har betalt for pakkerejsen, forpligter pakkerejseloven rejseudbyderen til at refundere prisen for pakkerejsen, hvis den aflyses på grund af ekstraordinære situationer som COVID-19.



Med lovændringen af Rejsegarantifondsloven har rejseudbydere mulighed for at anmode Rejsegarantifonden om at tilbagebetale prisen for pakkerejser, som ikke kunne gennemføres, fordi Udenrigsministeriet i sine rejsevejledninger frarådede ikke-nødvendige rejser til den pågældende destination på grund af COVID-19. Idet rejsevejledningen ikke fraråder rejser i Danmark, er det ikke muligt at søge om refusion fra Rejsegarantifonden for pakkerejser, som udelukkende foregår i Danmark. Hvis der er transit igennem et andet land, eksempelvis Sverige for at komme til Bornholm, vil Rejsegarantifonden dække.

På nuværende tidspunkt er det kun muligt at søge om refusion for rejser med afrejse mellem den 13. marts 2020 til og med den 13. april 2020, der er blevet aflyst eller afbestilt, fordi Udenrigsministeriet den 13. marts 2020 frarådede alle ikke-nødvendige rejser til hele verden. Blev pakkerejsen afbestilt af den rejsende, før Udenrigsministeriet ændrede sine rejsevejledning den 13. marts 2020, vil Rejsegarantifonden ikke dække.

Rejsegarantifonden vil kunne dække aflyste eller afbestilte pakkerejser med afrejse før den 13. marts 2020, hvis Udenrigsministeriet allerede frarådede ikke-nødvendige rejser til den pågældende destination før den 13. marts 2020.

Idet Udenrigsministeriet har forlænget perioden, hvor ikke-nødvendige rejser frarådes på grund af COVID-19, blev der den 28. april 2020 fremsat et lovforslag om at forlænge hjælpepakken frem til og med den 10. maj 2020. Lovforslaget bliver netop nu hastebehandlet i Folketinget.

Rejsegarantifonden godtgør det beløb, som den rejsende har betalt til rejseudbyderen, hvis pakkerejsen er afbestilt af rejseudbyderen eller afbestilt af den rejsende på grund af Udenrigsministeriets rejsevejledning.

BETINGELSERNE FOR AT FÅ REFUSION FRA REJSEGARANTIFONDEN ER:

- At rejseudbyderen var registreret i Rejsegarantifonden, da aftalen om pakkerejsen blev indgået, og som har stillet sin garanti over for Rejsegarantifonden
- At der er tale om en pakkerejse eller sammensat rejsearrangement (indeholdende mere end en rejseydelse)
- At den rejsende har forudbetalt et beløb for pakkerejsen
- At pakkerejsen blev aflyst eller afbestilt på grund af Udenrigsministeriets rejsevejledning begrundet i inddæmning af COVID-19
- At det er en pakkerejse med rejsen til eller igennem et andet land end Danmark
- At pakkerejsen have afrejse mellem den 13. marts og 13. april 2020 (der er fremsat et lovforslag om at forlænge perioden til og med den 10. maj 2020 på baggrund af forlængelsen af Udenrigsministeriet rejsevejledning, hvori ikke-nødvendige rejser frarådes)
- At pakkerejsen blev afbestilt efter Udenrigsministeriet ændrede sin rejsevejledning den 13. marts 2020. Pakkerejser afbestilt af den rejsende før denne dato er kun omfattet, hvis Udenrigsministeriet frarådede ikke-nødvendige rejser til den pågældende destination på grund af COVID-19 før den 13. marts 2020
- At afbestillinger ikke er dækket af rejseudbyderens rejseforsikring. I dette tilfælde vil forsikringselskabet skulle dække

i den periode, hvor Udenrigsministeriet har frarådet ikke-nødvendige rejser. Rejsegarantifonden kan refundere det forudbetalte beløb til den rejsende, hvis den rejsende endnu ikke har modtaget det fra rejseudbyderen. I de tilfælde, hvor rejseudbyderen allerede har refunderet det forudbetalte beløb til den rejsende, kan fonden godtgøre rejseudbyderen beløbet. Har rejseudbyderen udstedt et tilgodebevis eller gavekort, kan fonden udbetale det forudbetalte beløb til den rejsende, mod at tilgodebeviset eller gavekortet annulleres. Rejsegarantifonden dækker dog ikke pakkerejser, hvor afrejsedatoen er blevet udsat til en senere dato.

Folketinget har med lovændringen vedtaget en statsgaranti på 1,5 mia. kr. til Rejsegarantifonden til dækning af refusion af aflyste eller afbestilte pakkerejser på grund af COVID-19. Dette lån skal Rejsegarantifonden tilbagebetale til staten. Det sker ved en formueopbyggende bidrag fra fondens registrerede medlemmer. Bidraget fastsættes af Rejsegarantifondens bestyrelse som en procentdel af de enkelte rejseudbyderes omsætning. Der er således udelukkende tale om et lån til rejseudbyderne, som på sigt skal tilbagebetale lånet til staten.

For at få Rejsegarantifonden til at refundere prisen for pakkerejsen, skal rejseudbyderne sende den relevante information til fonden om de rejsende, der skal have udbetalt refusion. Rejsegarantifonden skal have informationen senest den 15. maj 2020.

NYT LOVFORSLAG OM JUSTERING AF HJÆLPEPAKKEN

Den 28. april 2020 blev der fremsat et lovforslag om at forlænge hjælpepakken til og med den 10.

maj 2020 på baggrund af Udenrigsministeriets forlængelse af rejserestriktionerne. Dog indeholder forslaget ikke en forhøjelse af statsgarantien. Derimod skal forlængelsen af ordningen dækkes af den allerede stillede statsgaranti på 1,5 mia. kr.

Derudover indeholder lovforslaget et forslag om ændring af tilbagebetalingsmodellen fastsat i loven. Forslaget indebærer, at den enkelte rejseudbyder alene hæfter for to tredjedele af dette beløb, som rejseudbyderen har trukket på garantien. Den sidste tredjedel bæres af Rejsegarantifondens medlemmer kollektivt ved det formueopbyggende bidrag.

Hensigten med den forslåede model er at opnå en bedre balance ved at indføre en model, der i højere grad afspejler den enkelte rejseudbyders træk på statsgarantien, samtidig med at der bibeholdes en mindre kollektiv tilbagebetaling. Hvis forslaget bliver vedtaget, vil den nye tilbagebetalingsmodel kun gælde for tilbagebetalinger, der relaterer sig til perioden efter den 13. april 2020 frem til og med den 10. maj 2020.

Forslaget om forlængelse af hjælpepakken, herunder ændring af tilbagebetalingsmodellen er under hastebehandling og forventes at blive vedtaget inden længe.

INGEN REFUSION VED KØB AF ENKELTE REJSEDELSER

Indtil videre har Folketinget ikke vedtaget en hjælpepakke til rejseudbydere eller flyselskaber, som alene har solgt et hotelophold eller en flybillet. Det er i disse situationer ikke en rejse, som er omfattet af pakkerejseloven. Rejsegarantifonden dækker derfor ikke refusion af sådanne aflyste eller afbestilte rejser.

Europa-Kommissionen har med fortolkningsvejledningen til Forordning 261/2004 vedrørende aflysning af fly den 18. marts 2020 fastslået, at aflysninger på grund af myndigheders rejserestriktioner på grund af COVID-19 er en usædvanlig omstændighed, hvilket fritager flyselskabet for sin forpligtelse til at betale kompensation i forbindelse med aflysningen. Dog har Europa-Kommissionen ikke fritaget flyselskaberne for at opfylde deres forpligtelse i forhold til resten af forordningen, herunder at tilbyde refusion af prisen for flybilletten eller omlægning af rejsen.

Hvis rejseudbyderen har købt en flyrejse som del af en samlet pakkerejse hos et flyselskab, vil rejseudbyderen stadig kunne kræve at få billetten refunderet fra flyselskabet, idet rejseudbyderen stadig skal tilbagebetale værdien af pakkerejsen til Rejsegarantifonden. Hverken pakkerejseloven, Rejsegarantifonden eller den nye lovændring suspenderer de handelsbetingelser, som gælder mellem flyselskabet og rejseudbyderen. Hvis det fremgår af flyselskabets handelsbetingelser, at rejseudbyderen kan kræve prisen for flybilletten refunderet ved flyselskabets aflysning, gælder det altså stadig. Men hvis flyselskabet ikke har aflyst flyrejsen, vil rejseudbyderen formentlig ikke kunne kræve at få flybilletten refunderet. Det afhænger af aftalen mellem flyselskabet og rejseudbyderen.

MÅ REJSEUDBYDEREN GODT TILBYDE ET TILGODEBEVIS ELLER GAVEKORT?

Mange rejseudbydere og flyselskaber vælger at tilbyde de rejsende et tilgodebevis eller gavekort til senere brug.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen accepterer, at rejseudbydere og flyselskaber udsteder tilgodebeviser eller gavekort til de rejsende. Dog må de rejsende selv vælge om, de ønsker denne løsning.

Det er således ikke i strid med de danske regler at tilbyde tilgodebeviser eller gavekort til senere brug, så længe den rejsende har mulighed for at vælge at få prisen refunderet. Rejseudbyderne og flyselskaberne skal dog være opmærksomme på, at løbetiden på tilgodebeviser eller gavekortet skal være rimelig. Udgangspunktet er, at de skal gælde i 3 år. Det er dog muligt at tilbyde et tilgodebevis eller gavekort med kortere løbetid, mod at den rejsende få værdien af den oprindelige rejse retur, hvis tilgodebeviset eller gavekortet ikke benyttes inden for fristen.

NJORD er specialister indenfor sø- og transportret, herunder pakkerejser og flyforsinkelse. Du er velkommen til at kontakte vores advokater, hvis du vil vide mere om flysager eller anden transportjura.

Du kan holde dig opdateret ved at følge os på LinkedIn, samt skrive dig op til vores nyhedsbrev på vores hjemmeside.



INGEN KOMPENSATION VED AFLYSNING AF FLY PÅ GRUND AF COVID-19

COVID-19 udbruddet har ramt flyselskaberne særligt hårdt på grund af myndighedernes tiltag såsom rejserestriktioner, nedlukninger samt karantæneområder. EU Kommissionen har derfor udstedt en fortolkningsvejledning til brug for fortolkning af forordning 261/2004 om passagerrettigheder ved aflysning af fly på grund af COVID-19.



Skrevet af Anders Worsøe, advokat (H) og partner i NJORD Law Firm.
awo@njordlaw.com



Skrevet af Johanne Hansted, advokatfuldmægtig i NJORD Law Firm.
jha@njordlaw.com

Flypassagerer har ret til kompensation, hvis deres fly bliver aflyst. Flyselskaberne kan fritages for at skulle betale kompensation, hvis aflysningen bliver meddelt passagerne mere end to uger før afgang eller hvis aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv hvis flyselskabet havde truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.

Med fortolkningsvejledningen har Kommissionen tilkendegivet sin opfattelse, at en aflysning på grund af offentlige myndigheders foranstaltninger med henblik på at inddæmme COVID-19 er en usædvanlig omstændighed, som flyselskabet ikke kunne have undgået, selvom det havde truffet alle rimelige forholdsregler. Derfor har passagerer ikke ret til kompensation, hvis deres fly bliver aflyst på grund af COVID-19.

Selvom passagerne ikke har ret til kompensation, skal flyselskabet tilbyde passagerne valget imellem:

1. refusion af prisen for flybilletten
2. omlægning af rejsen ved den førstgivne lejlighed, eller
3. omlægning af rejsen på en senere dato efter passagerens eget valg.

REFUNDERING AF BILLET

Den 29. april 2020 sendte 12 medlemsstater et fælles brev til EU-Kommissionen. I brevet anmoder medlemsstaterne EU-Kommissionen om at dispensere for kravet om refusion af prisen for flybilletten ved aflysninger begrundet i COVID-19. I stedet foreslår de, at passagererne tilbydes vouchers til senere brug. Medlemsstaterne mener, at EU-Kommissionen bør acceptere denne ordning, idet den vil hjælpe både de økonomisk hårdt trængte flyselskaber, men også hjælpe markedet med at kunne genrejse sig gennem fleksibilitet og styrkelse af forbrugertilliden. EU-Kommissionen har endnu

ikke taget stilling hertil. Derfor er flyselskaberne fortsat forpligtet af forordningen til at tilbyde passagererne refusion af prisen for flybilletten.

OMLÆGNING AF REJSE

Under den nuværende situation med COVID-19 kan det være umuligt for flyselskabet at tilbyde passagerne omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed inden for kort tid. Det kan endda være umuligt for flyselskabet at sige noget om, hvornår det igen vil være muligt at flyve til bestemte destinationer, hvis et land har lukket for al flytrafik fra visse lande. Passagerer kan derfor risikere at blive forsinket betydeligt, hvis de vælger omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed.

Der kan imidlertid forekomme situationer, hvor passagerer insisterer på at få omlagt rejsen ved førstgivne lejlighed. Er det tilfældet, må flyselskabet sørge for at informere passagerne om usikkerheden forbundet med valget af omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed i stedet for refusion. Vælger passagerne alligevel omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed, har flyselskabet opfyldt sin informationsforpligtelse ved snarest muligt og i god tid at informere passagerne om en mulig flyafgang, så snart den byder sig.

Der er fortsat en række situationer, der ikke er taget stilling til i fortolkningsvejledningen på nuværende tidspunkt. Det vil i disse situationer være op til de nationale domstole at fortolke, hvor langt flyselskabernes forpligtelser efter forordningen strækker under COVID 19-pandemien.

BRUG FOR RÅDGIVNING?

NJORD er specialister indenfor sø- og transportret, herunder flyforsinkelse. Du er velkommen til at kontakte vores advokater, hvis du vil vide mere om flysager eller anden transportjura.

> [The Impact Lawyers har publiceret på artiklen på engelsk her](#)



DEN DANSKE OVERSÆTTELSE

INCOTERMS 2020 PÅ DANSK

Ulla Fabricius, partner i NJORD Law Firm, er leder af den danske ICC drafting gruppe og har stået for den danske bearbejdning og oversættelse til dansk af Incoterms® 2020 bistået af Christian Schaap og Liselotte Rigtrup.

TAK FOR MODTAGELSEN AF BOGEN

”Vi er glade for at mange har taget så godt imod den danske oversættelse og bearbejdning - særligt de uddybende kommentarer og nye opstilling har der været tilfredshed med.”



Ulla Fabricius, advokat (H) og partner i NJORD Law Firm.

uf@njordlaw.com



BESTIL

Har du ikke fået købt bogen endnu

> [Så kan den bestilles her](#)



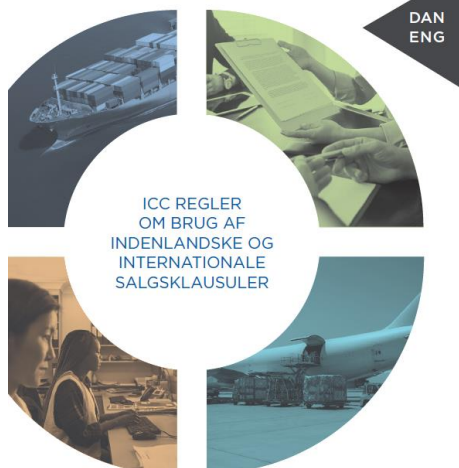
SEMINAR

Vi nåede ikke så mange seminarer inden COVID-19 gjorde, at alle seminarer måtte aflyses.

Men vi skal nok komme igen med nye seminarer, når vi er på den anden side af COVID-19

> [Hold øje med ICC's kalender her](#)

Incoterms®
2020 by the International
Chamber of Commerce (ICC)



ICC REGLER
OM BRUG AF
INDENLANDSKE OG
INTERNATIONALE
SALGSKLAUSULER

ICC INTERNATIONAL
CHAMBER
OF COMMERCE
The world business organization

NJORD Law Firm
Sø- og transportretsteam

KONTAKT



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



STEFFEN HEBSGAARD MUFF

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



ANDERS WORSØE

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



JOSÉ MARIA BARNILS

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



CHRISTIAN SCHAAP

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



GUÐRÚN OLSEN

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



MARIE STEEN MIKKELSEN

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



SIMON PETERSEN

Advokatfuldmægtig
(+45) 77 40 11 41
sip@njordlaw.com



JOHANNE HANSTED

Advokatfuldmægtig
(+45) 77 40 10 16
jha@njordlaw.com



njordlaw.com/da/transportret