

JULI 2020

KVARTALSOPDATERING

Sø- og transportret



NJORD

LAW FIRM

KVARTALSOPDATERING JULI 2020

HVAD HAR VI FOKUS PÅ?

I denne kvartalsopdatering giver vi dig en juridisk status på udviklingen i transportbranchen. Vi ser blandt andet på Vejpakken og på den danske lov om overenskomst-mæssige vilkår for vejtransportsektoren, der begge netop er blevet endeligt vedtaget.

Inden for vejtransporten ser vi desuden på reglerne om arbejdsudleje og beskatning og spørgsmålet om, hvorvidt returpaller udgør et hjælpemiddel eller en "vare", hvilket har betydning ved cabotagekørsel, momspligt og ansvar under CMR-loven.

Arrest i skibe, pant og tilbageholdelse af gods, container demurrage og detention er kommet på dagsordenen igen, så det ser vi naturligvis også på.

Og så vil vi gerne dele nyheden om, at vi er indgået i en stor advokatfusion, der markant styrker vores tilstedeværelse i Midtjylland.

– Rigtig god læselyst!



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

uf@njordlaw.com

Den 9. juli 2020 blev den meget omtalte **VEJPAKKE** vedtaget i Europa-Parlamentet. Mange transportvirksomheder bør i den kommende tid have fokus på compliance med henblik på at sikre, at virksomheden kan efterleve de nye omfattende regler. Læs med nedenfor.

Den særlige danske lovgivning, som tog afsæt i den politiske **AFTALE OM OVERENSKOMSTMÆSSIGE VILKÅR FOR VEJTRANSPORTSEKTOREN**, er også endeligt vedtaget. Det får bl.a. afgørende betydning for aflønningen af chauffører, der udfører cabotagekørsel i Danmark eller afvikler vejdelen af en kombineret transport i Danmark. Også her er der grund til at få indrettet transportvirksomheden efter de nye regler, herunder ved at få tilpasset fragtaftaler til det ændrede omkostningsniveau.

MEN hvad er det egentlig for en løn, som transportvirksomhederne skal indregne i budgetterne? Læs mere om dette på de følgende sider.

De nye regler får også betydning for spørgsmålet om **ARBEJDSUDLEJE** og beskatning for vejtransportsektoren. Læs mere om hvad der sker på dette område i forhold til transporterhvervet.

RETURPALLER udgør i nogen juridiske sammenhænge "varer" og i andre "hjælpemateriel" – med hvad betyder det? Det tager vi fat på nedenfor.

I tider med økonomisk krise ser vi altid en stigning i forespørgsler i relation til foretagelse eller afværgelse af **ARREST I SKIBE**. Det har vi derfor også lavet en let tilgængelig oversigt over i denne kvartalsopdatering.

Ligeledes er der mange spørgsmål om **PANT OG TILBAGEHOLDSRET I GODS**, som er i transportørernes besiddelse. Det har vi for år tilbage skrevet om:

> [Læs om vigtig højesteretsdom om virksomhedspant her](#)

Vi har senest lavet et brief om **CONTAINER DEMURRAGE OG DETENTION**. Grundet COVID-19 er mange containere med varer strandet i kortere eller længere tid, og her er der bestemt god grund til at sikre sig mod betydelige krav for at have "lånt/lejet" containerne i længere tid end oprindeligt aftalt. Nogen vil måske her tænke, at de har solgt på FOB vilkår og måske også opnået betaling under rembursen, så de ikke kan være ansvarlige for de ekstra omkostninger. Men her kan man altså tage så grueligt fejl. Du kan læse eller genlæse vores update her:

> [Ny amerikansk lovregel om container demurrage og container detention i lyset af COVID-19](#)

Vores brief om transportøren, der af Sø- og Handelsretten blev dømt til at friholde en trailerudlejer for **PRODUKTANSVAR** i anledning af skade på medicin forvoldt af en defekt kølemaskine, har vakt stor interesse. Denne interesse er forståelig, da transportører i vidt omfang lejer køletrailere uden den store fokus på, at trailerudlejere i betydeligt omfang i deres standard betingelser har bestemmelser om, at lejeren af trailerne skal friholde udlejer for ethvert produktansvar. Dermed kan en transportør rent faktisk løbe ind i at skulle udrede fuld erstatning efter produktansvarsreglerne for skade på gods forvoldt af defekt køletrailer – altså uden ansvarsbegrænsning. Vi anbefaler derfor, at transportører får set på deres trailerleje kontrakter og ansvarsforsikringer, så de kan være sikre på, at et eventuelt ansvar er dækket af forsikring. Sø- og Handelsrettens dom er blevet anket til Østre Landsret. Læs eller genlæs vores brief om dommen:

> [Trailerudlejer havde overfor en transportør gyldigt fraskrevet sig ansvar for produktskade, som en udlejet trailer forvoldte på en sending medicin](#)

Endelig skal vi kort henlede opmærksomheden på en enkelt **NY DOM** afsagt af Sø- og Handelsretten af særlig interesse. Den omhandler spørgsmål om forældelse af regreskrav iht. sølovens § 501, stk. 2, herunder regreskrav for erstatningskrav omfattet af sølovens § 501, stk. 1, nr. 6.

Spørgsmålet i sagen var, om parterne i et hovedforhold ved at aftale forlængelse af forældelsesfristen for et hovedkrav samtidig hermed reelt kunne forlænge forældelsesfristen for regreskrav med en tilsvarende periode, eller om dette krævede accept fra skyldneren i regresforholdet?

Dette spørgsmål opstår, fordi regreskrav iht. sølovens § 501, stk. 2 forældes 1 år regnet fra tidspunktet, hvor hovedkravet blev betalt eller retssag blev indledt.

Sø- og Handelsretten kom frem til, at fristen for forældelse af regreskrav ikke kan forlænges ud over den samlede forældelsesfrist på i alt 2 år – 1 år for hovedkravet og 1 år for regreskravet – uden accept fra skyldneren i regresforholdet.

Så vær opmærksom på forældelse af regreskrav, mens du arbejder med en løsning af hovedkravet.

UPDATE

EN STATUS PÅ VEJTRANSPORTBRANCHEN



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

NYT DANSK KRAV TIL TRANSPORTVIRKSOMHEDERS OMKOSTNINGSNIVEAU

I januar 2020 indgik et bredt flertal i Folketinget en politisk aftale med det formål at sikre lige vilkår for såvel danske som udenlandske chauffører, der kører erhvervmæssig transport i Danmark. Grundlaget for den politiske aftale var udvalgsbetænkningen fra december 2019 om "Sikring af ordnede forhold på vejtransportområdet".

Den politiske aftale har udmøntet sig i en ændringslov, der blev vedtaget i Folketinget den 9. juni 2020. Den nye regulering medfører ændringer i Godskørselsloven, Busloven, Udstationeringsloven og Lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter, som forventes at få stor betydning for både danske og udenlandske transportvirksomheder, der planlægger at udføre godstransport i Danmark efter lovens ikrafttræden den 1. januar 2021.

Vores kommentarer til udvalgsbetænkningen og den politiske aftale kan læses her:

[> Aftale om ens vilkår for chauffører i Danmark](#)

OVERENSKOMSTMÆSSIGT OMKOSTNINGSNIVEAU OG LØN

– HVAD BETYDER DET?

Danske transportvirksomheder med transporttilladelse til tunge køretøjer på 3.500 kg eller derudover skal fremover følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt eller væsentligt fra kollektive overenskomster indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, og som gælder på hele det danske område. Dermed vil de mest repræsentative arbejdsmarkedsparters overenskomster fremover sætte en retningsgivende standard for omkostningsniveauet i de overenskomster, der forhandles mellem de øvrige arbejdsmarkedsparter på vejtransportområdet. Ifølge forarbejderne til loven vil omkostningsniveauet blive fastsat som en kapitalisering af de samlede omkostninger i overenskomsternes bestemmelser om udgifter til løn, overarbejde, pension, fridage ud over ferielovens minimum mv.

Der vil fremover også blive stillet krav til den

timeløn udenlandske transportvirksomheder betaler til chauffører, der kører cabotagekørsel eller vejdelen af en kombineret transport i Danmark i henhold til et nyt kapitel 4 a i Udstationeringsloven. De udenlandske chaufførers timeløn vil blive fastsat af Transportministeren med udgangspunkt i lønbestemmelserne i de mest repræsentative arbejdsmarkedsparters overenskomster. Ifølge udvalgsbetænkningen vil der være tale om en "minimumsløn" uden eventuelle tillæg for aften- eller natarbejde eller anciennitet – dvs. uden de tillæg, som vil indgå i fastsættelsen af det retningsgivende omkostningsniveau for de danske transportvirksomheder.

Det danske krav om minimumsløn til de udenlandske chauffører må ikke være diskriminerende over for de udenlandske transportvirksomheder, som har adgang til at udføre vejtransport i Danmark i overensstemmelse med EU-reglerne. Det betyder efter vores vurdering, at de udenlandske transportvirksomheder, som har chauffører til at køre transport i Danmark, umiddelbart kan tage udgangspunkt i minimumslønningerne for eksportchauffører i de retningsgivende danske overenskomster – idet der netop vil være tale om udenlandske eksportchauffører, der i forbindelse med international transport kører nationale ture i Danmark i form af cabotage eller vejdelen af en kombineret transport.

ANMELDESEPLIGT OG KONTROL

Med henblik på myndighedernes kontrol af de nye regler, skal udenlandske transportvirksomheder fremover anmelde cabotagekørsel og kørsel af vejdelen af en kombineret transport hos Erhvervsstyrelsen senest samtidig med at kørslen påbegyndes. Der vil blive oprettet en ny særskilt anmeldelsesordning på transportområdet, som

teknisk integreres i det eksisterende RUT-register for udenlandske tjenesteydere. Der vil tilsyneladende være en mobilvisning af den nye anmeldelsesordning, så chauffører kan straks registrere kørsel på vegne af virksomheden.

Transportministeren har derudover fået bemyndigelse til at fastsætte krav til dokumentation, der skal forevises af de udenlandske transportvirksomheder på forlangende fra Færdselsstyrelsen eller politiet i forbindelse med kontrol. Der er i udvalgsbetænkningen lagt op til, at der navnlig vil være tale om dokumentation på enten dansk eller engelsk i form af arbejdskontrakter, lønsedler og arbejdstidsregistreringer for perioder, den pågældende chauffør har udført cabotage eller vejdelen af kombineret transport i Danmark i det seneste år beregnet fra kontroltidspunktet. Til sammenligning er kontrolperioden for køre- og hviletidsregistreringer 28 dage, idet kontrolperioden dog bliver udvidet til 56 dage, når Vejpakken træder i kraft.

HVORNÅR TRÆDER DE NYE REGLER I KRAFT?

Danske transportvirksomheder, der har fået godskørselstilladelse inden den 1. januar 2021, vil først være omfattet af det nye krav om omkostningsniveau fra den 1. juli 2021. Beskæftigelsesministeren har under behandlingen af lovforslaget bemærket, at det inden den 1. juli 2021 forventes afklaret, hvorvidt en række andre kollektive overenskomster end dem, der er indgået med den mest repræsentative part på lønmodtagersiden, 3F – f.eks. overenskomsten mellem Arbejdsgiverforeningen KA og Det Faglige Hus – opfylder de nye krav.

På trods af den forskudte ikrafttrædelsesdato vil

mange transportvirksomheder være afhængige af, at Færdselsstyrelsen – som skal forvalte de nye regler – snarest er i stand til at tage stilling til, hvilke overenskomster, der opfylder de nye krav. Mange transportvirksomheder skal nemlig i løbet af efteråret forhandle fragtpriiser for 2021 med sine kunder, hvor

transportvirksomhedernes forventede produktionsomkostninger indgår som et vigtigt element. Usikkerheden omkring det nye omkostningsniveau vil derudover gøre det svært for virksomhederne at håndtere interne ansættelsesforhold.

Tilsvarende usikkerhed må anses for at gøre sig gældende for de udenlandske transportvirksomheder, der planlægger at udføre cabotage eller vejdelen af kombinerede transporter i Danmark i 2021. Det nye lønkrav for disse virksomheder

træder i kraft allerede den 1. januar 2021. På dette tidspunkt skal virksomhederne både nå at integrere det nye lønkrav internt i sin forretning samt have iværksat foranstaltninger til håndtering af anmeldelsespligten. Det bliver interessant at se, om de omfattende nye kontrol og dokumentationskrav er på plads den 1. januar 2021.

De nye danske udstationeringsregler for chauffører er gennemført med henvisning til ordre public bestemmelsen i udstationeringsdirektivets artikel 3, stk. 10. Det kan ikke udelukkes, at EU-Kommissionen på et tidspunkt vil interessere sig for, om de nye danske regler har karakter af "ordre public". Dette forstærkes af, at der i betænkningen fra udvalgsarbejdet bag de nye regler er antaget at være en vis procesrisiko forbundet med at anvende ordre public-bestemmelsen i relation til konkurrence- og arbejdsvilkår på transportområdet.

VEJPAKKEN ER VEDTAGET

De nye danske regler om overenskomstmæssige vilkår for vejtransportsektoren tager forskud på Vejpakken, der blev vedtaget efter endelig afstemning hos plenarforsamlingen i Europa-Parlamentet den 9. juli 2020.

KØRE- OG HVILETIDSREGLERNE

Det er særligt køre- og hviletidsreglerne, der står for døren, da reglerne træder i kraft allerede 20 dage efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende. Dette inkluderer den nye beregning af chaufførernes ugentlige hvil og kravet om returnering af chauffører til transportvirksomhedens operationelle center i etableringslandet eller chaufførens bopæl. De nye køre- og hviletidsreglerne kommer også til at gælde for varebiler mellem 2,5 og 3,5 ton.

De dele af Vejpakken, som er mest indgribende i forhold til princippet om fri bevægelighed og miljøhensyn, træder først i kraft 18 måneder efter reglernes offentliggørelse i Den Europæiske

Unions Tidende. Dette inkluderer de nye sektorspecifikke udstationeringsregler og kravet om returnering af trækkeren til etableringslandet hver 8. uge. Der skal – noget bemærkelsesværdigt – foretages en konsekvensanalyse af disse regler efter deres vedtagelse. Spørgsmålet er, om reglerne også efter en sådan analyse kommer til at træde i kraft i deres nuværende form.

Som transportvirksomhed bør man allerede nu begynde at forberede en plan for, hvordan man vil håndtere Vejpakken. Det gælder både de presserende køre- og hviletidsregler og de andre dele af Vejpakken, som vil kræve stor omstilling hos nogen virksomheder. De mange nye regler kommer til at fungere i samspil med andre EU-retlige og nationale regelsæt, herunder den nye danske lovændring, som opstiller krav til både danske og udenlandske virksomheders løn og overenskomstmæssige forhold.

Du kan mere om Vejpakken i vores årsrapport:

> [Sø og transportrets årsrapport 2019](#)



ARBEJDSUDLEJE

Arbejdsudlejereglerne omhandler situationer, hvor en dansk virksomhed i skatteretlig henseende anses for at være reel arbejdsgiver over for en arbejdstager, som formelt er ansat hos en udenlandsk virksomhed. Er dette tilfældet, vil den danske virksomhed være forpligtet til at afholde kildeskat for den pågældende arbejdstager i Danmark, jf. Kildeskatteloven § 2, stk. 1, nr. 3. Arbejdsudlejereglerne er centrale at have styr på for de mange danske speditører og virksomheder, der antager udenlandske transportvirksomheder til at udføre vejtransport til, i og fra Danmark.

Arbejdsudleje forudsætter, at det udførte arbejde er integreret i den danske virksomhed

på en sådan måde, at virksomheden reelt kan anses for arbejdsgiver i forhold til det udførte arbejde. Denne vurdering er blevet fortolket i særligt én nyere afgørelse fra Østre Landsret for så vidt angår transportvirksomhed. I denne afgørelse blev en dansk transportvirksomhed, som anvendte udenlandske chauffører ansat i et datterselskab beliggende i andet land til opfyldelse af transportopgaver anset for at være arbejdsgiver i forhold til det udførte arbejde. Dermed skulle den danske transportvirksomhed have indeholdt A-skat og AM-bidrag for det arbejde, som de udenlandske chauffører havde udført. Du kan læse vores kommentarer til denne afgørelse her:

[> Dansk vognmands brug af udenlandske chauffører omfattes af reglerne om arbejdsudleje](#)

PALLER – VARER ELLER HJÆLPEMATERIEL?

Visse transporttydelser forudsætter anvendelsen af paller. Pallerne anvendes af transportvirksomhederne for at sikre, at varerne bliver transporteret på en effektiv måde ved at optimere lastekapacitet samtidig med at varerne beskyttes imod beskadigelse i forbindelse med udførelsen af transporten. Varerne bliver ofte leveret til kunderne på paller, som transportvirksomhederne kan afhente igen på et senere tidspunkt, hvilket ofte vil ske i forbindelse med aflæsning af andre vare til den samme kunde.

Der er forskellige metoder til at håndtere pallerne. Det er sædvanligt, at der indgås forskellige former for byttesystemer med kunder eller egentlige pallekonti, hvor der holdes regnskab over de paller, der leveres og modtages fra kunder og andre samarbejdspartnere. Pallerne betragtes sædvanligvis som en standardvare, hvor det ikke er afgørende, hvilken palle man modtager retur – blot at pallen har den samme standard.

Paller er interessante i flere juridiske sammenhænge, hvor spørgsmålet nærmere bestemt går ud på, om pallerne skal betragtes som "handelsvarer" eller transportørens eget "hjælpemateriel".

Ifølge Færdselsstyrelsens **CABOTAGEVEJLEDNING** vil udenlandske transportvirksomheders *kørsel med paller mellem to punkter i Danmark* altid betragtes som transport af varer og dermed som cabotagekørsel. Dette gælder ifølge Færdselsstyrelsen, selvom der er tale om returpaller, som transportvirksomheden medtager i henhold til et pallebytte system i forbindelse med aflæsning af varer hos en kunde.

Hvis en udenlandsk transportvirksomhed derimod *kører ind i landet* med returpaller, vil kørsel med returpaller ikke anses for en "reel international transport", som giver adgang til cabotagekørsel, jf. Godskørselsbekendtgørelsens § 28 og Færdselsstyrelsens Cabotagevejledning pkt. 5.

Ifølge myndighederne har pallerne ikke funktion som egentlige handelsvarer, når der køres retur

med paller ind i Danmark. Dette forekommer naturligt i de situationer, hvor transportvirksomheden ikke modtager fragt for at medtage paller retur, og hvor der derfor heller ikke vil være udfærdiget et fragtbrev eller lignende dokument, som dokumenterer en transportaftale med en kunde i henhold til dokumentationskravet i Cabotageforordningens artikel 8, stk. 3. Til gengæld er det svært at forstå myndighedernes ræsonnement, når pallerne ved samme form for kørsel mellem to punkter i Danmark klassificeres som egentlig transport af varer. Formålet er at begrænse udenlandske transportvirksomheders kørsel i Danmark, men reglen kan være svær af efterkomme i praksis – ikke mindste på grund af de ubetingede kumulative dokumentationskrav i Cabotageforordningen, som forudsætter, at der er indgået en egentlig aftale om transport af en handelsvare.

FOKUS PÅ COMPLIANCE

Det er vigtigt at have for øje, at vandelskravet udvides i forbindelse med den kommende Vejpakke. Vandelskravet er det krav, transportvirksomheder skal opfylde for at få og opretholde en transporttilladelse. Fremover vil grove overtrædelser af national skattelovgivning, tilside-sættelser af cabotageregler, udstationeringsregler samt lovvalgsregler afskære en virksomhed fra at opretholde transporttilladelse. Det er endnu uklart, hvad der skal forstås ved ”grove overtrædelser”, og hvordan vandelskravet konkret vil blive håndhævet, men udvidelsen af vandelskravet skal utvivlsomt ses som et signal til branchen om, at det er vigtigt at få styr på sin organisation.

Spørgsmålet om standardpallers funktion som handelsvare i situationer, hvor flere virksomheder indgår i et byttesystem, har også betydning i **MOMSRETligt** perspektiv. Skatterådet har i forbindelse med en konkret henvendelse i august 2019 afgivet en bindende udtalelse herom. Skatterådet bekræftede, at standardpaller i et byttesystem ikke i momsretlig henseende udgør en handelsvare. Pallerne anses omvendt for udlånt til den eller de andre virksomheder, som den pågældende har indgået byttesystemer med.

Det har også i forhold til **CMR-LOVEN** været genstand for diskussion om returpaller kunne anses for ”gods” omfattet af loven, eller om de måtte anses for at være hjælpemateriel. Retspraksis på dette område peger klart på, at returpaller er hjælpemateriel og ikke gods i CMR-lovens forstand.

BRUG FOR RÅDGIVNING?

Hos NJORD er vi specialister inden for transportret og har et stort indblik i regulering af netop vejtransportsektoren. Vores transportteam arbejder i tæt samarbejde med vores specialister inden for bl.a. SKAT, moms og arbejdsret for at sikre vores klienter i transportbranchen den bedste rådgivning på alle juridiske områder.

Vi står til rådighed, hvis du vil vide mere om de nye danske og EU-retlige regler på vejtransportområdet, eller hvis du har spørgsmål til, om din transportvirksomhed er compliant i forhold til de mange gamle og nye regler, som der er stort fokus på i øjeblikket.



NYT STORT KONTOR I SILKEBORG

NJORD UDVIDER MED FUSION

NJORD Law Firm bliver Danmarks ottende største advokatfirma, med vækst særligt i Midtjylland, når vi fusionerer med Brockstedt-Kaalund. Fusionen med Brockstedt-Kaalund tilføjer cirka 60 nye medarbejdere samt et stort specialiseret kontor i Silkeborg.

De to firmaer slår sig sammen under navnet NJORD den 1. oktober 2020 og tæller derefter mere end 260 medarbejdere i Danmark og Baltikum. Sammenlægningen er en markant styrkelse af kapaciteten og giver mulighed for i højere grad at udnytte specialer – også internationalt.

HVAD BETYDER STØRRELSEN?

»Størrelse er en vigtig faktor i advokatbranchen. Fagligheden forfines, stordriftsfordele holder omkostningerne nede pr. advokattime, og synligheden tiltrækker den dygtigste arbejdskraft. Vi kan drive vores forretning bedre og mere effektivt sammen«, siger Lars Lokdam, Managing Partner hos NJORD Law Firm.

Brockstedt-Kaalund har tidligere på året meldt ud, at de var klar til at udvide forretningen med en fusion.

»Vi har længe ønsket at blive en større spiller i Midtjylland. For os er det vigtigt at være i bevægelse og gribe de muligheder, der kan drive vores forretning til eliten af den danske advokatbranche. Fusionen med NJORD imødekommer vores ønsker, og det faglige match mellem kompetencer er nærmest perfekt«, siger Henrik Lyhne, MP hos Brockstedt-Kaalund.

KOMPETENCEMATCH

Den nye virksomhed er fokuseret på at fastholde og udvide de to oprindelige advokatvirksomheders kernekompetencer inden for den specialiserede erhvervsrådgivning og dele af privatrådgivningen.

»Sammenlægningen er en markant styrkelse. NJORD og Brockstedt-Kaalund er på flere områder et eminent kompetencematch, som vil komme forretningen og vores klienter til gode på en lang række områder«, siger Lars Lokdam, MP hos NJORD Law Firm.

NATIONALE OG INTERNATIONALE AMBITIONER

»NJORD vil fortsat gerne vokse i Danmark med dem, der tror på solid faglighed og en stærk international profil. Med Danmarks største tysktalende afdeling og jurister fra alle nordiske lande arbejdende fra kontoret i København skal det internationale fortsat have høj prioritet«, siger Lars Lokdam, MP hos NJORD Law Firm.

FAKTA OM DET NYE NJORD LAW FIRM

- 205 medarbejdere, heraf 91 juridiske rådgivere i Danmark
- 55 medarbejdere, heraf 44 juridiske rådgivere i de baltiske lande
- Kontorer i København, Aarhus, Silkeborg, Tallinn, Riga og Vilnius

KVIKGUIDE

ARREST I SKIBE I DANMARK

I den maritime verden er det sædvanligt at gøre brug af reglerne om arrest i skibe med henblik på at opnå sikkerhedsstillelse for et krav, for at fuldbyrde en dom eller en voldgiftskendelse. Skibet fungerer i disse situationer som et værdifuldt aktiv for kreditorer at opnå tvangs-fuldbyrdelse gennem og interessen i skibsarrestreglerne forøges ofte i tider med økonomisk recession. Skibsarrests-reglerne er forskellige fra jurisdiktion til jurisdiktion.

Vi har udarbejdet en kort guide med svar på nogle af de spørgsmål, man som debitor skal forholde sig til, før man beslutter, om man skal foretage arrest i et skib i Danmark.



Skrevet af Christian Schaap, advokat i NJORD Law Firm.

csc@njordlaw.com

HVILKEN INTERNATIONAL KONVENTION OM SKIBSARREST ER GÆLDENDE I DANMARK?

Reglerne om arrest i skibe i Danmark er underlagt 1952-Arrestkonventionen, som med visse ændringer er blevet indarbejdet i den danske sølov. Søloven har også inkorporeret 1967-Bruxelles Konventionen og 1993-Konventionen om søpanterrettigheder og andre panterrettigheder i skibe. De processuelle regler om skibsarrest i Danmark findes i retsplejeloven.

UD OVER SKIBSARREST, ER DER ANDRE MULIGHEDER I DANSK RET FOR AT OPNÅ SIKKERHEDSSTILLELSE I SKIBE?

Ja, kapitel 56 i retsplejeloven indeholder generelle regler om adgangen til arrest (retskendelse). Ifølge disse regler kan der foretages arrest i alle debtors aktiver, herunder skibe, som sikkerhed for et krav. Reglerne kan anvendes til at foretage arrest i et skib ejet af debitoren i henhold til reglerne i retsplejelovens § 627.

HVILKE KRAV KAN DANNE GRUNDLAG FOR ARREST AF ET SKIB I DANMARK (SØRETSKRAV)?

Sølovens § 91 indeholder en opstilling af alle krav, som kan danne grundlag for arrest i et skib i Danmark. Listen med de forskellige typer krav svarer til artikel 1 i 1952-Arrestkonventionen.

HVILKE KRAV ER SIKRET VED SØPANT?

De forskellige typer af søpantekrav er opstillet i sølovens § 51 og inkluderer (1) hyre og anden godtgørelse som tilkommer skibsføreren og andre besætningsmedlemmer i anledning af deres tjeneste ombord, (2) offentligretlige og privatretlige havneudgifter, kanal- og andre vandvejsafgifter og lodsafgifter, (3) erstatning for personskade opstået i direkte forbindelse med skibets drift, (4) erstatning for tingskade opstået i direkte forbindelse med skibets drift, hvis kravet ikke udspringer af et aftaleforhold (5) bjærgeløn, erstatning for fjernelse af vrage og bidrag til almindeligt havari.



ER DET MULIGT AT FORETAGE ARREST I ET SKIB I DANMARK, NÅR DEBITOREN IKKE ER REGISTRERET EJER AF SKIBET?

Det er kun muligt, hvis søretskravet er sikret ved søpant. Hvis det ikke tilfældet, er det en betingelse for arrest i et skib, at (i) debitoren både er registreret ejer af skibet og (ii) den hæftende part for søretskravet, jf. sølovens § 93, stk. 4. Dette afviger fra 1952 Arrestkonventionen, jf. Artikel 3, stk. 4 i Konventionen.

ER DET MULIGT AT FORETAGE ARREST I ET SØSTERSKIB ELLER ASSOCIERET SKIB I FORHOLD TIL DET SKIB, HVORTIL SØRETSKRAVET OPSTOD?

Ja, hvis debitoren er registreret ejer af søsterskibet/det associerede skib på tidspunktet for foretagelse af arresten.

KAN DER FORETAGES ARREST I ET BAREBOATBEFRAGTET SKIB PÅ GRUNDLAG AF ET SØRETSKRAV MOD BEFRAGTEREN? KAN DER FORETAGES ARREST I ET TIDSBEFRAGTET SKIB PÅ GRUNDLAG AF ET SØRETSKRAV MOD TIDSBEFRAGTEREN?

Nej, ikke medmindre kravet er sikret ved søpant i skibet.

KAN EN BUNKERLEVERANDØR FORETAGE ARREST FOR ET KRAV FOR MANGLENDE BETALING AF BUNKERS LEVERET TIL SKIBET I HENHOLD TIL EN KONTRAKT MED BEFRAGTEREN FREMFØR EJEREN AF SKIBET?

Nej. Et bunkerkrav er ikke sikret ved søpant ifølge

dansk lov. En bunker leverandør kan dog foretage arrest i bunkers ombord på skibet for krav mod en bareboatbefragter eller tidsbefragter, hvis den pågældende bunkers er ejet af befragteren. Arrest af bunkers ombord på skibet kan ske i henhold til de generelle regler om arrest i retsplejelovens kapitel 56. Arrest af bunkers ombord på skibet kan afvises af danske domstole af hensyn til praktiske vanskeligheder eller gener for skibet eller tredjemænd.

SKAL DER STILLES SIKKERHED FOR AT FORETAGE ARREST I ET SKIB I DANMARK?

Retten vil ofte kræve, at kreditor stiller sikkerhed for potentielle tab, der kan opstå som følge af en arrest. Det beløb, der skal stilles som sikkerhed, vil normalt ikke være højere end en gennemsnitlig beregning af 5 dages tab af hyre.

Efter arresten er foretaget, kan yderligere sikkerhedsstillelse blive krævet efter rettens skøn. I praksis accepterer retten sikkerhedsstillelse i form af danske bankgarantier, garantier udstedt af et respektabelt forsikringsselskab eller et "LOU" (Letter of Undertaking) udstedt af en P&I klub.

HVILKET BELØB SKAL DER STILLES SIKKERHED FOR MED HENBLIK PÅ AT UNDGÅ ARREST ELLER FOR FRIGIVELSE AF ET ARRESTERET SKIB?

Dette beror på rettens skøn. Den arresterede part (skibsejeren), eller dennes bank eller P&I klub må ofte stille sikkerhed svarende til størrelsen af søretskravet med tillæg af 20-40 % til dækning af de afholdte omkostninger i forbindelse med arresten og eventuelle retsmøder.

HVOR HURTIGT EFTER ARRESTEN SKAL DEN ARRESTERENDE PART PÅBEGYNDE RETSFORFØLGENDE OM KRAVETS REALITET OG OM BEKRÆFTELSE AF ARRESTEN?

En uge efter arresten, hvis kravet ikke er underlagt udenlandsk jurisdiktion, og to uger, hvis kravet er underlagt udenlandsk jurisdiktion.

HVILKEN TEST FORETAGES I RELATION TIL URETMÆSSIG ARREST?

I Danmark anerkendes konceptet om uretmæssig arrest. Hvis en kreditor foretager arrest i et skib, men det underliggende krav efterfølgende findes at være uberettiget, er kreditor erstatningsansvar for debitorens tab. Hvis arresten viser sig at være uretmæssig af andre årsager, f.eks. fordi skibet viser sig ikke at være ejet af debitoren, vil kreditor ifalde erstatningsansvar for tab som følge heraf, medmindre fordringshaveren handlede i god tro, da arresten blev foretaget.

VIL DU HOLDES OPDATERET?

Du kan holde dig opdateret ved at følge os på LinkedIn eller ved at abonnere på vores nyhedsbrev på vores hjemmeside. Hvis du har spørgsmål eller bemærkninger til ovenstående, er du selvfølgelig velkommen til at kontakte os.

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. [Trailerudlejer havde overfor en transportør gyldigt fraskrevet sig ansvar for produktskade, som en udlejet trailer forvoldte på en sending medicin](#)
2. [COVID-19: EU-Kommissionen anbefaler en attraktiv voucher-ordning som alternativ til refusion ved aflyst rejse](#)
3. [Ny hjælpepakke på vej til en hårdt presset reisebranche](#)
4. [Ny amerikansk lovregel om container demurrage og container detention i lyset af COVID-19](#)
5. [Flyforsinkelse: Flyselskabet fik tilkendt sagsomkostninger for unødigt sagsanlæg](#)



INCOTERMS 2020

VIL DU BLIVE KLOGERE PÅ INCOTERMS 2020?

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.



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](#)



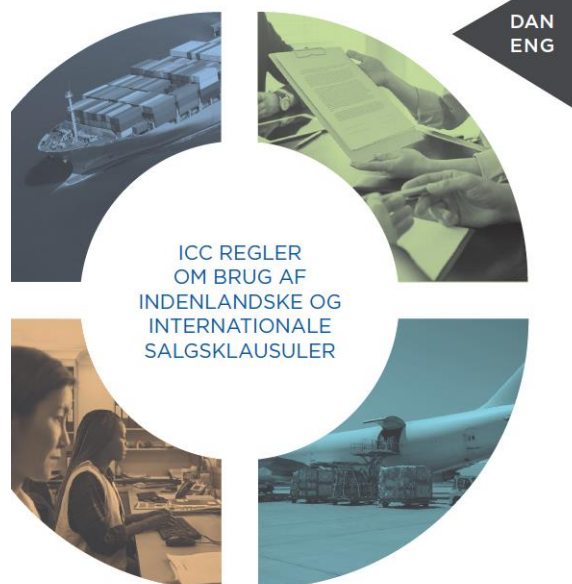
KURSER

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

Men vi starter med nye seminarer til efteråret både i København og Århus.

> [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

VIL DU HOLDES OPDATERET?

TILMELD NYHEDSBREV



NJORDS 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



CHRISTIAN SCHAAP

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



JOHANNE HANSTED

Advokatfuldmægtig
(+45) 77 40 10 16
jha@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



njordlaw.com/da/transportret