

NOVEMBER 2020

# KVARTALSOPDATERING

Sø- og transportret

**NJORD**  
LAW FIRM

## KVARTALSOPDATERING OKTOBER 2020

# HVAD HAR VI FOKUS PÅ?

I denne kvartalsopdatering giver vi dig en **oversigt over de nye regler** gældende for international vejtransport. Hermed kan du nemt få et overblik over de komplicerede regler i Vejpakken og de særlige nationale regler gældende i Danmark. Vi har også indsat datoerne for, hvornår de forskellige regler træder i kraft, og som det fremgår, er en del regler allerede trådt i kraft, mens flere er på trapperne, så det er med at få opdateret og tilpasset forretningen.

**Tungtvognskontrol** er noget mange transportvirksomheder har stiftet bekendtskab med, det være sig i form af en virksomhedskontrol eller en vejsidekontrol. I vores kvartalsopdatering giver vi dig brugbar information om, hvilke rettigheder og pligter man har, når man møder en kontrol.

Vi har også en gennemgang af gode centrale nye domme, som det er godt at blive klog af. Samtidig har vi introduceret en kort oversigt over enkelte nye domme, som er interessante - **Kort nyt fra domstolene.**

Du får også **guide om bunkerleveringskontrakter**, hvor vi gennemgår typiske aftalevilkår, som reder eller befragter skal være særligt opmærksomme på. Da mange bunkerleverandører præsenterer reder eller befragter for standardbetingelser, er det godt at vide, hvad man skal være særligt opmærksom på.

Hos NJORD gennemfører vi **fusionen med Brockstedt-Kaalund advokatfirma** den 1. november 2020. NJORD bliver dermed markant tilstede også i det jyske, med kontor i både Silkeborg og Århus. Det skal ikke være en hemmelighed, at vi synes, at det har været noget bøvl at gennemføre fusion midt i en corona-tid. Men vi er kommet i mål, og vi glæder os til at kunne yde en endnu bredere vifte af bistand til vores klienter, nu hvor vi tæller mere end 260 medarbejdere i Danmark og Baltikum.



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

[uf@njordlaw.com](mailto:uf@njordlaw.com)

## BREXIT STÅR LIGE FOR DØREN - HVAD NU?

Det vides endnu ikke, hvorvidt der bliver tale om et "hårdt" eller "blødt" brexit, når Englands deltagelse i den Europæiske Union ophører den 1. januar 2021. Englands udtræden af det indre marked betyder, at den frie bevægelighed for personer, varer og tjenesteydelser til og fra EU vil ændre sig betydeligt for virksomhederne på begge sider.

Den Europæiske Kommission har for nyligt afholdt den niende forhandlingsrunde med England, der fandt sted den 29. september til 2. oktober. På mødet blev der noteret en række områder, hvor der viste sig en positiv fremgang, herunder bl.a. handlen med varer og tjenester,

såvel som forhandlinger angående flysikkerhed samt koordinationen af social sikring.

Det kan endnu ikke fastslås, i hvor stort et omfang Englands udtræden af Unionen kommer til at påvirke virksomhederne, da forhandlingerne om en aftale stadig er i gang. Der er imidlertid en række ændringer, som vil være uundgåelige, desuagtet resultatet af Englands igangværende forhandlinger med EU om et henholdsvis "blødt" eller "hårdt" brexit.

Europa-Kommissionen har derfor udarbejdet en tjekliste over brexitforberedelser for virksomheder, der handler med England. Tjeklisten indeholder bl.a. afsnit om luftfart og vejtransport-virksomheder, og belyser en række centrale spørgsmål man bør tage stilling til inden årsskiftet.

> [Tjeklisten kan findes her](#)

Danske Speditører afholder endvidere deres årlige konference den 11. november 2020 med særlig fokus på brexit, så her vil også være information at hente.

## **25-TIMERS PARKERING – ER DEN DANSKE BEGRÆNSNING LOVLIG?**

Det er EU-Kommissionens opfattelse, at Danmarks tidsbegrænsede parkering på højst 25 timer på statslige rasteplasser krænker friheden til udveksling af transportydelse.

Danmark er imidlertid af den modsatte opfattelse, da regeringen ikke mener, at det er en statslig opgave at stille parkeringsfaciliteter til rådighed for langtidsparkering.

Det anføres også af den danske regering, at der i landet allerede findes en lang række offentlige (såvel som private alternativer) til lastbil-parkeringen på rasteplasserne langs motorvejsnettet, som har ubegrænset parkering.

Den danske regering deler således ikke Kommissionens vurdering af, at indførelsen af den tidsbegrænsede parkering på højst 25 timer går ud over, hvad der er nødvendigt og passende for at opnå formålet – at sikre mere kapacitet på motorvejsrasteplasserne.

Danmark mener derfor: at det udelukkende er medlemsstaternes kompetence at fastsætte parkeringsregler, at den danske regel om tidsbegrænset parkering hverken direkte eller indirekte har en diskriminerende virkning og er begrundet i legitime formål af almen interesse, og at parkeringsreglen er proportional.

Om sagen nu ender ved EU-domstolen bliver interessant.

## **STATUS I SAGEN OM DEN RUMÆNSKE CHAUFFØR, DER VIL HAVE DANSK LØN**

Som mange sikkert erindrer, anlagde en rumænsk chauffør sag mod sin slovakiske vognmand ved de danske domstole og krævede at få dansk overenskomstmæssig løn og ansættelsesvilkår. Om baggrunden herfor henviste chaufføren blandt andet til, at han altid startede og sluttede rundture i Danmark, hvor han også fik udleveret fragtbreve.

Vi har tidligere skrevet om sagen:

> [Dansk løn til rumænsk chauffør?](#)

> [Sagen om den rumænske chaufførs løn og ansættelsesforhold fortsætter ved de danske domstole.](#)

Sagen behandles i retten i disse dage, og vi kan således forvente dom fra 1. instans inden årets udgang! Vi skal nok orientere, så snart vi modtager dommen hos NJORD.

Tiden er på nogen måder løbet forbi sagen, da EU for længe siden har erkendt, at vejtransport-sektoren er speciel, og derfor den 15. juli 2020 har vedtaget et nyt direktiv (2020/1057) om lige præcis dette, fordi *”det (er) nødvendigt at fastsætte sektorspecifikke regler, der afspejler særegenhederne ved den meget mobile arbejdsstyrke inden for vejtransport og skaber balance mellem den sociale beskyttelse af førere og operatørers frihed til at yde grænseoverskridende tjenester.”*, jf. præambelens indledende betragtning (7). Et direktiv, der træder i kraft i februar 2022, og som gerne skulle gøre retssager som denne overflødige.



**NEW WEBSITE**

explore >



# VANDSKADE PÅ ET PARTI SKO VED EN BRANDSLUKNING

## REDER OG SPEDITØR ER ERSTATNINGSANSVARLIGE

Sø- og Handelsretten har i en nyligt afsagt dom fundet, at en speditør og et rederi var erstatningsansvarlige for fælleshavaribidrag overfor modtageren, for en vandskade på en leverance af sko, opstået i forbindelse med brandbekæmpelse, da rederiet undlod at orientere modtageren om branden, hvilket afskar modtageren fra at varetage sine interesser som følge af branden.

Speditøren hæftede for rederens manglende underretning af modtageren, men skulle friholdes af rederen, da rederen var ultimativt ansvarlig.



Skrevet af Christian Schaap, advokat i NJORD Law Firm.

[csc@njordlaw.com](mailto:csc@njordlaw.com)

### FAKTUM I SAGEN

En skovirksomhed skulle have transporteret et parti sko fra Thailand til Hamborg i Tyskland. Der blev derfor indgået en aftale med en speditør, der efterfølgende viderekontraherede transporten til et rederi, der forestod søtransporten.

Under transporten til Tyskland opstod der brand i to af skibets containere. Besætningen ombord formåede at slukke branden. Ved modtagelsen af skoene kunne modtageren ved åbningen af containeren konstatere, at en stor del af ladningen med sko var blevet beskadiget med vand i forbindelse med slukningsarbejdet.

Modtageren af ladningen med sko fik udbetalt erstatning fra sin vareforsikring, der efterfølgende indtrådte i modtagerens ret mod speditøren og rederiet. Da speditøren afviste vareforsikringens erstatningskrav, anlagde vareforsikringen sag mod både speditøren og rederiet.

### TVISTEN I SAGEN

Sagen angik, hvorvidt vareforsikringen havde

krav på erstatning i form af enten værdien af de beskadigede sko, eller alternativt værdien svarende til de fælleshavaribidrag som modtageren ville have modtaget, såfremt der var blevet erklæret fælleshavari som følge af branden.

Vareforsikringens erstatningskrav efter sølovens ansvarsregler svarende til værdien af de beskadigede sko blev afvist af speditøren og rederiet med henvisning til brandundtagelsen i søloven. Vareforsikringen krævede herefter, at speditøren og rederiet skulle betale modtagerens krav på såkaldt fælleshavaribidrag, da ladningen med sko var blevet ofret for at rede skibets resterende last.

Princippet om fælleshavari går kort sagt ud på, at hvis der tages fornuftige og proportionelle skridt, hvorved værdier på et skib forsætligt ofres for at redde alle de øvrige værdier på skibet fra en fælles fare, har den, hvis værdier er blevet ofret, ret til et bidrag fra alle de, hvis værdier blev reddet. Vareforsikringen mente, at det var ansvarspådragende, at rederiet ikke havde anmeldt fælleshavari, og sikret fælleshavaribidrag fra de øvrige lasteinteresser. Alternativt



mente vareforsikringen, at rederiet var ansvarlig for ikke at have oplyst modtageren om brandslukningen, hvilket afskar modtageren fra at varetage sine interesser i sagen. Vareinteressen mente, at speditøren hæftede for rederiets undladelse (r) i henhold til NSAB 2015, som var aftalt mellem modtageren og speditøren.

Både speditøren og rederiet afviste, at de havde pligt til at udmelde fælleshavari og/eller havde en pligt til at oplyse modtageren om branden ombord på skibet. Speditøren og rederiet gjorde gældende, at branden ikke udgjorde en fælles fare, hvorfor betingelserne for fælleshavari ikke var opfyldte.

Såfremt branden udgjorde en fælles fare, afviste rederiet, at rederiet havde haft en pligt til at begære fælleshavariet, idet modtageren selv burde have erklæret fælleshavariet dengang skibet ankom til havnen i Tyskland. Speditøren og rederiet gjorde gældende, at modtageren på tidspunktet for sagens anlæggelse havde fortabt retten til at erklære fælleshavari, herunder fordi vareforsikringens krav var forældet. Speditøren afviste endelig at hæfte for rederiets manglende udmelding af fælleshavari og/eller rederiets manglende orientering om branden til modtageren.

## **SØ- OG HANDELSRETTENS AFGØRELSE**

Retten fandt, at der forelå fælleshavari, idet branden kunne have bredt sig og dermed udgjort en fare for den øvrige last. Sø- og Handelsretten fastslog, at rederiet ikke havde en pligt til at begære fælleshavari, men at rederiet derimod havde en pligt til at varetage ladningsejerens interesser, dvs. underrette modtageren om branden. Grundet rederiets manglende orientering til modtageren om branden, havde rederiet handlet ansvarspådragende, da modtageren af den grund ikke havde mulighed for at varetage sine egne interesser. Sø- og Handelsretten fandt, at vareforsikringens krav ikke var underlagt den 1-årige forældelsesfrist i søloven, men i stedet var underlagt den

almindelige 3-årige forældelsesfrist, hvorfor kravet ikke var forældet.

Sø- og Handelsretten konstaterede, at speditøren som kontraherende transportør hæftede for rederiets manglende orientering, og at speditøren og rederiet derfor var solidarisk ansvarlige overfor vareforsikringen. Speditøren havde imidlertid nedlagt en friholdelsespåstand overfor rederiet, som speditøren fik medhold i, da rederiet var ultimativt ansvarligt for det opståede tab.

## **NJORDS BEMÆRKNINGER**

Dommen slår fast, at rederen ikke har pligt til at begære fælleshavari, men at rederen har en pligt til at orientere modtageren om fælleshavari-begivenheder, således at modtageren kan varetage sine interesser, som følge deraf. Af dommen fremgår det dog ikke, hvad modtageren kunne have gjort for at varetage sine interesser. Efter sølovens § 465 er udgangspunktet, at det er rederen, der kan begære fælleshavari. Hvis rederen alternativt havde oplyst modtageren om branden, er det ikke klart, hvad modtageren kunne have gjort for at varetage sine interesser (altså opnå fælleshavaribidrag).

Dommen slår videre fast, at krav på fælleshavaribidrag er underlagt de almindelige forældelsesregler.

Endelig slår dommen fast, at hæftelsesbestemelsen i NSAB 2015 § 3, litra b, nr. 1 bevirker, at speditøren hæfter for rederens undladelse af at orientere modtageren om fælleshavari-begivenheden (branden på skibet). Der kan argumenteres for, at en sådan hæftelse går videre end hvad der følger af NSAB 2015 § 2 og 15-21, mens der kan argumenteres for, at en sådan hæftelse er i overensstemmelse med de almindelige erstatningsretlige hæftelsesregler, idet undladelsen i nærværende sag havde en tæt forbindelse til kontraktens udførelse.

NJORD Law Firm vil følge udviklingen i retstilstanden. Har du spørgsmål eller kommentarer til dommen, så er du velkommen til at kontakte os.



# MEDARBEJDERNYT

## RISING STAR

### STORT TILLYKKE TIL VORES ISLANDSKE STJERNE

Guðrún er udnævnt som Rising Star på ny islandsk liste, der fremhæver 40 islandske "vonarstjörnur", der gør det særlig godt i forretningsverdenen i udlandet.

Guðrún Ólöf Olsen er 28 år og har arbejdet i NJORD Law Firm siden 2015. Hun har bl.a. specialiseret sig i konkurrenceret, EU-ret og tvistløsning og er i øjeblikket en vigtig del af vores hold, der forfølger to af de største retssager i Danmarks historie. Guðrún er en af de få, som har advokatbestilling i både Island og Danmark og kan derfor medvirke til at løse retstvister ved domstolene i begge lande. Hun er desuden en af grundlæggerne og bestyrelsesmedlem i KATLA - en sammenslutning af islandske kvinder på arbejdsmarkedet i Danmark.

Hos NJORD ønsker vi Guðrún stort tillykke med udnævnelsen, som er helt fortjent!



> [LÆS ARTIKLEN PÅ MEDIUM.COM](#)

## TO NYE ADVOKATER

### MARIE STEEN MIKKELSEN OG JOHANNE HANSTED



Vi er glade for at kunne fortælle at NJORDs Sø- og transportretsteam er blevet styrket af to nye advokater. Både Marie Steen Mikkelsen og Johanne Hansted har modtaget deres advokatbeskikkelse og kan nu kalde sig for advokater.

Marie har været advokatfuldmægtig i NJORDs Sø- og transportretsteam siden 2017 og beskæftiger sig primært med sø- og transportret. Marie ser frem til at påtage sig mere ansvar hos NJORD, hvor retssager, som Marie brænder for, kommer til at blive en større del af hendes hverdag.



Johanne blev en del af NJORDs Sø- og transportteam i starten af 2019 og arbejder primært med flytransport. På vores hjemmeside holder Johanne dig opdateret om seneste nyt inden for flytransportbranchen, hvor der lige nu, på grund af corona, ofte er ændringer.

Vi ønsker Marie og Johanne stort tillykke og byder dem velkommen i vores afdeling som advokater.

# KONTROL AF TRANSPORTVIRKSOMHEDER



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



Skrevet af Marie Steen Mikkelsen, advokat i NJORD Law Firm.  
[msm@njordlaw.com](mailto:msm@njordlaw.com)

## FÆRDSSELSSTYRELSENS VIRKSOMHEDSKONTROL

Færdselsstyrelsen udøver myndighedskontrol over transportvirksomheder, der er etableret i Danmark og har fået udstedt vognmands-tilladelser i Danmark i henhold til godskørselsloven. Færdselsstyrelsen kan udtage transportvirksomheder til kontrol af reglerne om overholdelsen af tilladelseskravene for godskørsel, køre- og hviletid, anvendelse af takograf, diagramark og førerkort, osv. Færdselsstyrelsens kontrol kan foregå som et besøg på transportvirksomhedens adresse, eller ved at transportvirksomheden bliver bedt om at indsende specifik dokumentation.

## POLITIETS KONTROL - RET OG PLIGT

Politiet fører i samarbejde med Færdselsstyrelsen kontrol med, om transportvirksomheder og chauffører overholder reglerne om køre- og hviletid, indretning og anvendelse af køretøjets tekniske udstyr, kørsel med farligt gods, cabotagekørsel, vejbenyttelsesafgift, parkeringsforhold mv.

Politiets kontrol vil ofte ske på landevejene som en sædvanlig tungvogns kontrol. Politiet kan også i visse situationer udføre en målrettet kontrol

rettet mod en specifik virksomhed eller person. I disse situationer kan politiet aflægge besøg hos transportvirksomheden med det formål at afhøre medarbejdere og/eller med en ransagningskendelse om at få adgang til specifikt materiale og data hos virksomheden.

Som transportvirksomhed er det fornuftigt i forvejen at have forberedt sig på, hvordan man vil håndtere en kontrolsituation. Dette hænger ikke mindst sammen med, at der kan være krav om, at dokumentation skal forevises umiddelbart i forbindelse med politiets standsning og kontrol. Derudover vil egentlig forberedelse af politiets tungvogns kontrol lette kontrolsituationen – både for virksomheden selv/den pågældende chauffør og for politiet.

Når man som virksomhed forbereder en plan for politikontrol, er det først og fremmest relevant at vide, hvilke informationer/dokumentation, politiet vil efterspørge, og man skal gøre sig klart, hvor denne dokumentation kan findes. Bestemte former for dokumentation vil naturligt foreligge i køretøjet (f.eks. data fra takografen), imens andre former for dokumentation vil kræve et opkald fra den pågældende chauffør til en vognsdisponent eller masterdriver på kontoret. I en kontrolsituation er det vigtigt for en chauffør at vide, hvilken medarbejder den pågældende eventuelt kan kontakte for at få adgang til den dokumentation, politiet efterspørger.



Et andet centralt element af enhver form for politikontrol er, at man på forhånd bør vide, hvad man som virksomhed og som chauffør har pligt henholdsvis ret til at oplyse og udlevere til politiet.

Politiet vil ofte foretage afhøringer umiddelbart i forbindelse med en tungvogns kontrol, hvis der er grundlag for at udstede bødeforelæg eller på anden måde rejse sigtelse for overtrædelser af reglerne for de tunge køretøjer. Det vil i de fleste tilfælde være uden betænkeligheder at udtale sig til politiet i en kontrolsituation. Der gælder dog i almindelighed ikke nogen pligt til at udtale sig til politiet udover opgivelse af navn, adresse og fødselsdato, jf. retsplejelovens § 750, og det kan i visse tilfælde være en fordel at gøre brug af denne ret – særligt hvis man ikke er enig i de konklusioner, politiet drager i forbindelse med kontrollen. Samme ret gælder, hvis politiet møder op hos virksomheden med henblik på at afhøre ledelse eller medarbejdere. Endelig er det også vigtigt, at en afhørt skal have lejlighed til at læse politiets afhøringsrapport igennem efter afhøringen. Hvis der er noget i rapporten, som den afhørte mener er gengivet forkert, skal der ske rettelse i rapporten. Der er ikke pligt til at underskrive en afhøringsrapport og man bør naturligvis ikke gøre det, hvis man ikke mener, at rapporten tydeligt gengiver det, man har forklaret.

For udenlandske transportvirksomheder, som risikerer at få beslaglagt et køretøj som sikkerhed for betaling af et bødekraft, er det vigtigt at vide, at man har ret til at få prøvet lovligheden af en beslaglæggelse i et retsmøde inden for 24 timer. Ligeledes er det særligt vigtigt at forholde sig til, om chaufføren overhovedet bør lade sig afhøre under en politikontrol, hvis der ikke er tolk til stede. Udenlandske chauffører som er blevet afhørt uden tolk, har således jævnligt svært ved at genkende indholdet af politiets afhøringsrapport, da de ikke har forstået spørgsmålene, og ikke har kunne udtrykke sig klart. Her er det særligt vigtigt, at chaufføren ikke underskriver afhøringsrapporten, hvis den er affattet på et sprog, som han ikke med fuld tilstrækkelighed forstår.

Hos Njord arbejder vi tæt sammen med en række danske transportvirksomheder, som kan kontakte os, hvis der i forbindelse med en kontrol enten på landevejen eller hos virksomheden opstår spørgsmål eller usikkerhed om, hvad virksomheden og ansatte har ret og pligt til. Ligeledes bistår vi med at få overblik over den dokumentation, som politiet typisk efterspørger, og som der vil være pligt til at udlevere.

# KORT NYT FRA DOMSTOLENE

1

## NÅR MAN HAR BESTILT EN ALMINDELIG STYKGODSTRANSPORT MED PRESENINGSTRAILER, SÅ ER DET DET MAN FÅR.

I forbindelse med en levering af eksklusiv champagne fra Frankrig til Danmark havde en vinhandler antaget en dansk fragtfører. Aftalen omfattede 1.176 flasker champagne, og værdien af transporten udgjorde EUR 69.150,42. Det fremgik af ordrens "prisblad", at tilbuddet ikke omfattede særligt tyveriudsatte varer. Aftalen blev udført som stykgodstransport i presenningstrailer, hvilket i øvrigt var sædvanligt i aftaleforholdet mellem parterne, der også tidligere havde samarbejdet.

Transporten blev viderekontraheret til en vognmand, som parkerede traileren på en parkeringsplads i Frankrig, der var oplyst, men ikke sikret eller videoovervåget. I forbindelse med at chaufføren afholdt hvil i førerhuset, blev en del af lasten (syv paller champagne) stjålet fra traileren. Desuden blev der sprøjtet hvidt skumpulver fra en brandslukker ud over fire tilbageværende paller champagne.

Vinhandleren krævede fuld erstatning for de stjålne paller med champagne, ligesom han hævdede, at den tilbageværende champagne var værdiforringet. Vinhandlerens synspunkt var, at fragtføreren vidste eller burde have vidst, at champagnen var tyveriudsat, idet denne vinhandler var kendt for salg af meget dyr champagne, ligesom det fremgik af et af dokumenterne, som fragtføreren var i besiddelse af, at den omhandlede forsendelse var meget dyr. Det var derfor groft uagtsomt at parkere på en ikke sikret rasteplads.

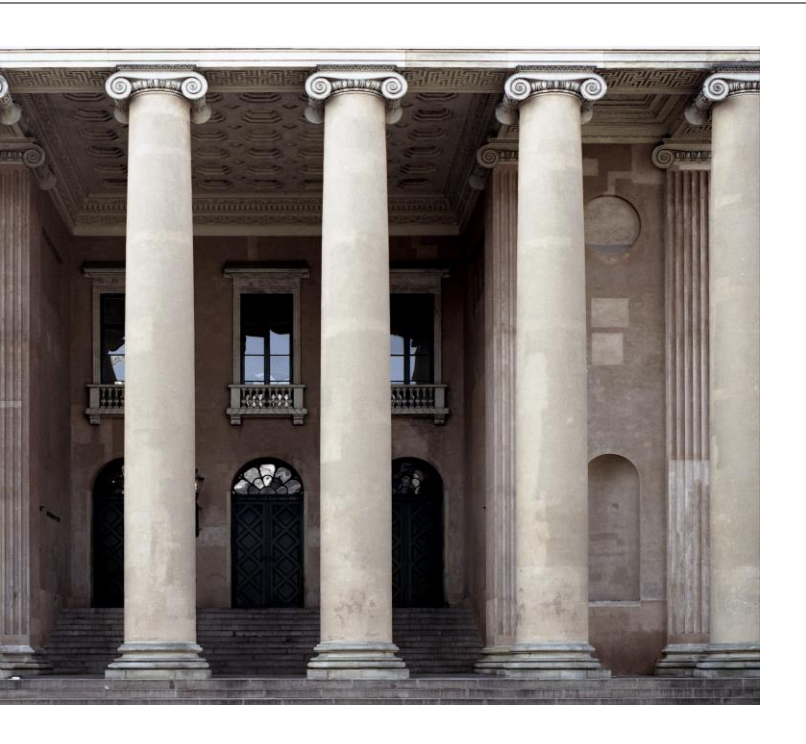
Sø- og Handelsretten fastslog, at transporten som aftalt blev udført som almindelig stykgodstransport i presenningstrailer, hvilket også var sædvanligt i parternes samarbejdsforhold. Som følge deraf kunne fragtføreren ikke siges at have handlet groft uagtsomt ved valg af en ikke særlig sikret rasteplads.

Sø- og Handelsretten fokuserer således på den aftale parterne har indgået og afviser i øvrigt, at fragtføreren på anden vis var bekendt med, at champagnen var kostbar, eller at det var groft uagtsomt, at fragtføreren ikke blev bekendt hermed.

Dommen må anses for at være i overensstemmelse med den praksis, der blev lagt af Højesteret særligt ved dommen U 2012.115 H, der ligeledes angik tyveri i forbindelse med en transport af meget dyr vin. I den sag blev en palle vin stjålet i forbindelse med chaufførens hvil på en rasteplads, der var fuldt oplyst. Traileren var en såkaldt blomstertrailer og den henstod uaf låst. Ved vurderingen af om fragtføreren havde udvist grov uagtsomhed, lagde Højesteret vægt på parternes aftale, dvs. hvilken type transport havde køber købt. Herudover fastslog Højesteret, at det ikke var bevist, at fragtføreren var bekendt med, at vinen var særlig kostbar, eller at det var groft uagtsomt, at fragtføreren ikke blev bekendt hermed.

Sagt meget kort: *Man får, hvad man har bestilt og betalt for.*





**VANDSKADE PÅ  
LEGETØJ UNDER  
MULTIMODAL  
TRANSPORT  
- HVILKE REGLER  
FINDER ANVENDELSE?**

**2**

Under en multimodal transport fra Kina til Tjekket opstod der vandskade på en ladning legetøj, idet vand var trængt op i containeren nedefra. Under sagen skulle retten tage stilling til, hvorvidt transportøren var ansvarlig for denne vandskade eller rettere, efter hvilke transportretlige regler skulle ansvaret og navnlig erstatningsopgørelse vurderes.

Aftalen mellem legetøjsproducenten og speditøren henviste til NSAB 2000 og fastslog, at speditøren var ansvarlig som transportør efter §§ 16-23, for den skade der måtte indtræde på godset fra det tidspunkt, hvor godset blev overtaget til transport og indtil aflevering. Der var således utvivlsomt ansvar.

Spørgsmålet var således, om netværksklausulen i NSAB 2000 §23 kunne føre til, at legetøjsproducenten kunne gøre brug af sølovens mere gunstige regler i forhold til erstatningsopgørelsen?

Sø- og Handelsretten fastslog, at legetøjsproducenten for at kunne bruge netværksbestemmelsen skulle bevise, hvor vandskaden var sket. Det kunne legetøjsproducenten ikke, og som følge deraf kunne legetøjsproducenten ikke anvende sølovens regler, men måtte affinde sig med ansvarsbegrænsning på 8.33 SDR pr. kilo i NSAB 2000, idet retten samtidig slog fast at legetøjsproducenten heller ikke havde bevist, at der forelå grov uagtsomhed fra speditørens side.

## VEJTRANSPORT

# OVERBLIK OVER NYE REGLER FOR INTERNATIONALE TRANSPORT-VIRKSOMHEDER

Vi har tidligere skrevet om de mange nye regler for vognmænd og transportvirksomheder om bl.a. køre- og hviletid, udstationering og overenskomstforhold. Reglerne kommer både fra EU i Vejpakken og i form af nationale regler. De mange nye spilleregler er svære at holde styr på, hvorfor vi i denne kvartalsopdatering har udarbejdet en vejledende oversigt over nogle af de centrale krav i den nye regulering.

Vi har i denne kvartalsopdatering valgt at fokusere på de transportvirksomheder, der leverer internationale transportydelser – både de danske transportvirksomheder, som udfører eksport og import til Danmark, og de ikke-hjemmehørende transportvirksomheder, der kører med import, eksport, transit eller andet til, fra eller i Danmark. Disse transportvirksomheder bør allerede nu være kommet langt med at forberede en plan for, hvordan man får tilpasset reglerne i sin forretning.



Skrevet af Marie Steen Mikkelsen, advokat i NJORD Law Firm.

[msm@njordlaw.com](mailto:msm@njordlaw.com)

## VEJPAKKEN

<b>KØRE- OG HVILETID</b>	<i>Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 2020/1054 om ændring af forordning nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer.</i>
NY BEREGNING AF CHAUFFØRENS UGENTLIGE HVILETIDER	Inden for en fireegers referenceperiode er det muligt: <ul style="list-style-type: none"><li>a) at afholde ét reduceret hvil på mindst 24 timer, som skal kompenseres i forlængelse af et andet hvil senest inden udløbet af referenceperiodens tredje uge.</li><li>b) For <i>internationale chauffører</i>, som kører uden for sin bopælsstat eller transportvirksomhedens etableringsstat, er det derudover muligt af afholde to på hinanden følgende reducerede hvil efterfulgt af to regulære ugentlige hvil. De reducerede hvil skal kompenseres i forbindelse med det første regulære ugentlige hvil.</li></ul> Reglen trådte i kraft den <b>20. august 2020</b> .

AFHOLDELSE AF HVIL	<p>EU-Domstolens praksis er blevet stadfæstet i køre- og hviletidsforordningen. Det fremgår nu direkte af forordningen, at det er ulovligt at afholde regulære ugentlige hvil eller andre hvil på over 45 timer i køretøjet.</p> <p>Reglen trådte i kraft den <b>20. august 2020</b>.</p>
CHAUFFØRER SKAL HJEM	<p>Som transportvirksomhed har man fremover ansvar for at sikre, at chauffører <i>minimum hver fjerde uge</i> returnerer til deres bopæl eller til transportvirksomhedens operationelle center i etableringsstaten.</p> <p>For <i>internationale chauffører</i>, der har afholdt to på hinanden følgende reducerede ugentlige hvil, træder kravet om returnering allerede i kraft før afholdelsen af det tredje – forlængede – ugentlige hvil.</p> <p>Reglen trådte i kraft den <b>20. august 2020</b>.</p>
KONTROLPERIODEN	<p>Kontrolperioden udvides fra 28 dage til 56 dage. Kontrolperioden dækker over det tidsrum, hvor transportvirksomheder er forpligtede til at opbevare registreringer og data om køre- og hviletider mv. Det er derudover denne periode myndighederne tager udgangspunkt i ved kontrol.</p> <p>Den nye kontrolperiode træder i kraft den <b>31. december 2024</b>.</p> <p>Kontrolperioden udvides samtidig med at nye intelligente takografer skal installeres, som bl.a. skal kunne foretage automatisk registrering hver gang, køretøjet krydser en grænse.</p>

<b>ADGANGEN TIL TRANSPORTERHVERVET OG TIL MARKEDET</b>	<p><i>Europa-Parlamentets og Rådets Forordning nr. 2020/1055 om ændring af forordning nr. 1071/2009 og nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren.</i></p>
UDVIDELSE AF VANDELSKRAVET	<p>Fremover vil vandelskravet, som nationale myndigheder skal tage i betragtning i forbindelse med udstedelse og opretholdelse af vognmandstilladelser, inkluderer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• alvorlige overtrædelser af nationale skatteregler</li> <li>• regler om beskyttelse af arbejdstagere, herunder reglerne om cabotage og udstationering</li> </ul> <p>Det udvidede vandelskrav træder i kraft den <b>21. februar 2022</b>.</p>

<p>KRAV TIL TRANSPORTVIRKSOMHEDERS <i>OPERATIONELLE CENTER</i> I ETABLERINGS-MEDLEMSSTATEN</p>	<p>Der vil fremover blive stillet større krav til transportvirksomheders tilknytning til den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret.</p> <p>De skærpede krav træder i kraft den <b>21. februar 2022.</b></p>
<p>RETURNERING AF KØRETØJER TIL DET OPERATIONELLE CENTER</p>	<p>Fremover vil transportvirksomheder være ansvarlige for at sikre, at alle køretøjer i transportvirksomhedens flåde returnerer til det operationelle center i etableringsstaten senest <i>hver 8. uge</i>.</p> <p>Reglen træder i kraft den <b>21. februar 2022.</b></p>
<p>CABOTAGE</p>	<p>Der vil fremover gælde en <i>karensperiode</i> på 4 dage efter endt cabotagekørsel i en værtsmedlemsstat. I karensperioden kan transportvirksomheden ikke returnere og udføre cabotagekørsel i den samme værtsmedlemsstat.</p> <p>Reglen træder i kraft den <b>21. februar 2022.</b></p>

<p><b>UDSTATIONERING</b></p>	<p><i>Europa-Parlamentets og rådets forordning nr. 2020/1057 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71 og direktiv 2006/22, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning nr. 1024/2012.</i></p>
<p>UDSTATIONERINGSREGLERNE GÆLDER, NÅR</p> <p>UDSTATIONERINGSREGLERNE GÆLDER IKKE, NÅR</p>	<p>Chauffører kører <i>cabotage, cross trade</i> og <i>vejdelen af kombinerede transporter</i> i en værtsmedlemsstat (dvs. i en anden medlemsstat end der, hvor de er ansatte).</p> <p>Chauffører foretager bilaterale kørsler og transit, hvor turen enten starter eller slutter i etableringsstaten, vil ikke være omfattet af udstationeringsreglerne.</p> <p>De nye sektor-specifikke udstationeringsregler for vejtransportbranchen træder i kraft den <b>2. februar 2022.</b></p>



## NATIONALE KRAV

<b>OVERENSKOMSTMÆSSIGE OMKOSTNINGER OG LØN</b>	Lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere m.v.
DANSKE TRANSPORTVIRKSOMHEDER	<p>Danske transportvirksomhederne, der har fået udstedt vognmandstilladelse i henhold til godskørselsloven, skal fremover følge et omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt eller væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de på godskørselslovens område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.</p> <p>Reglen træder i kraft den <b>1. januar 2021</b> for udstedelse af nye vognmandstilladelser. For eksisterende vognmandstilladelser træder reglen først i kraft den <b>1. juli 2021</b>.</p>
IKKE-HJEMMEHØRENDE TRANSPORTVIRKSOMHEDER	<p>Ikke-hjemmehørende transportvirksomheder skal betale en bestemt <i>minimumsløn</i> til chauffører, der udfører enten cabotagekørsel eller vejdelen af en kombineret transport i Danmark.</p> <p>Minimumslønnen vil blive fastsat af Transportministeren efter inddragelse af arbejdsmarkedets parter og på baggrund af relevante lønbestemmelser i kollektive overenskomster, der bliver retningsgivende for det samlede omkostningsniveau for danske transportvirksomheder i medfør af godskørselsloven.</p> <p>Kravet om minimumsløn findes i en ny § 8 c til udstationeringsloven, som træder i kraft den <b>1. januar 2021</b>.</p>

# FUSIONEN ER EN REALITET

Fusionen mellem NJORD og Brockstedt-Kaalund trådte i kraft d. 1. november 2020.

NJORD Law Firm er nu Danmarks ottende største advokatfirma, med cirka 60 nye medarbejdere samt et stort specialiseret kontor i Silkeborg.

Det fejrer vi ved at lancere vores nye website, som rummer hele vores fælles virksomhed.

## NEW WEBSITE

[explore >](#)



[NJORDLAW.COM](http://NJORDLAW.COM)

## TYPISKE AFTALEVILKÅR

# HVAD SKAL REDER ELLER BEFRAGTER VÆRE SÆRLIGT OPMÆRKSOMME PÅ VED BUNKERLEVERINGSaftALER?

Bunkerolie markedet er bl.a. kendetegnet ved, at det ofte er bunkerleverandøren, der i høj grad har indflydelse på hvilke kontraktbetingelser, der skal gælde for en kontrakt om levering af bunkerolie. Der er dog også tilfælde, hvor der er plads til forhandling af kontraktbetingelserne.

Nedenfor gennemgås nogle af de centrale bestemmelser, man som køber skal være særligt opmærksomme på i forbindelse med indgåelse af en bunkerleveringsaftale. Dette kan sikre, at man som køber er bedre stillet, hvis der skulle opstå en tvist omkring den leverede bunkerolie.



*Skrevet af Christian Schaap, advokat i NJORD Law Firm.*

[csc@njordlaw.com](mailto:csc@njordlaw.com)

I de senere år har der været særlig fokus på sager, hvor der leveres dårlig bunkerolie (the Houston problem), hvor der leveres for lidt bunkerolie (den såkaldte cappuccino metode) og på sagerne affødt af OW Bunkers konkurs. Sidstnævnte illustrerede, de udfordringer man som køber kan løbe ind i, når man køber bunkerolien underlagt et ejendomsforbehold fra en mellemmand, der går konkurs.

Tilbage i 2018 oplevede mange at modtage dårlig bunkerolie fra særligt Houston, Panama og Singapore, hvilket forårsagede skade på diverse skibsmotorer. Det var også for år tilbage en særlig udbredt praksis, at bunkerleverandører ved levering af bunkerolie blæste sammenpresset luft gennem den slange, der var tilkoblet skibets tank. Dette fik bunkerolien til at boble/skumme, så den fyldte mere (cappuccino effect). Målerne i tankene viste derfor, at tanken

var mere fyldt end den reelt var. Efter et par dage, hvor skummet forsvandt, viste målerne den egentlige mængde bunkerolie i tanken, der var mindre end den aftalte mængde. Endelig har OW Bunker sagerne senest vist, at en bunkerleverandørs konkurs kan have indgribende konsekvenser for en reder, der kan risikere at blive mødt med krav for betaling af den samme bunkers to gange.

Houston problemet, levering iht. cappuccino-metoden, og OW Bunkers konkurs, gav alle anledning til en lang række tvister, der er blevet behandlet af domstole verden over. Af afgørelserne tegner der sig et billede af en række aftalevilkår, der går igen i bunkerleveringskontrakten. Nogle af disse aftalevilkår, bør man som køber af bunkerolie være særligt opmærksom på, og i visse tilfælde, bør man undgå at acceptere dem.



M

13M  
8  
6  
4  
2  
12M  
8  
6  
4  
2  
11M  
8  
6  
4  
2  
10M  
8  
6  
4  
2  
9M  
8  
6  
4  
2  
8M  
8  
6  
4  
2  
7M  
8  
6  
4

ATTENTIE

## **BUNKERSTANDARDBETINGELSER**

Bunkerleveringskontrakter vil ofte blive for-handlet med udgangspunkt i bunker-leverandørens standardbetingelser. I 2015 udkom dog BIMCOs første sæt standard-betingelser for køb af bunkerolie. Betingelserne fandt aldrig bred tilslutning branchen, og blev af mange bunkerleverandører opfattet som for "køber-venlige". I 2018 udkom BIMCO med en 2018-version af betingelser for køb af bunkerolie. Disse betingelser bruges også som udgangspunkt i en kontraktforhandling, i løbet af hvilken bunkerleverandøren og reder/befragter ofte aftaler visse ændringer og justeringer af betingel-serne.

Kendetegnende for mange bunkerleverings-kontrakter er, at lovvalget ofte peger på bl.a. USAs søretlige regler (the general maritime law of the United States of America), at prøve-tagnings- og kvalitetstestvilkår ofte favoriserer leverandørens prøvetagning og kvalitetstest, at reklamations- og forældelsesfrister over er korte, ligesom leverandørens ansvar ofte er stærkt an-svarsbegrænset. Nedenfor ser vi nærmere på disse typiske klausuler.

### **UNDGÅ VEDTAGELSE AF "THE GENERAL MARITIME LAW OF THE UNITED STATES OF AMERICA"**

USA's søretsregler stiller bunkerleverandøren bedre, end denne er stillet i de fleste andre lande, idet USA's søretsregler giver en bunker-leverandør søpant for sit betalingskrav for bunkerolie leveret til skibet. Det kan derfor anbefales, at et mere neutralt lovvalg aftales. Efter eks. dansk ret, er en bunkerleverandørs krav på betaling for bunkerolie et almindeligt søretskrav, som oplistet i sølovens § 91, stk. 11. Det er her en betingelse for arrest, at rederen selv hæfter for bunkerleverandørens krav, jf. søloven § 93, stk. 4.

Efter dansk ret er der ikke en formodning for, at en befragter ved bestilling af bunkerolie binder rederen, jf. eks. ND1958.380, hvorfor den fornødne hæftelse som udgangspunkt ikke vil foreligge.

Efter den amerikanske Maritime Lien Act er der imidlertid en formodning for, at rederen er bundet af en befragters bestilling af bunkerolie. Dette giver bunkerleverandøren en bedre adgang til at arrestere og tvangssælge skibet, der er leveret bunkerolie til, hvis ikke man som ejer af skibet foranlediger betaling. Denne retsstilling er eksempelvis kommet til udtryk i amerikanske afgørelser (M/V Harmony sagen) såvel som canadiske (M/V Lanner sagen), hvorfra det kan udledes, at disse domstole i vidt omfang accepterer, at befragterens aftale med bunker-leverandøren, herunder lovvalgsaftalen, bevirker, at bunkerleverandøren har søpant i skibet for sit betalingskrav, og at rederen må respektere bunkerleverandørens ret, herunder prioritetsret. Således risikerer rederen at ende med at hæfte for betaling af regningen for bunkerolie, hvis rederen vil afværge et tvangssalg. En dansk domstol vil næppe være lige så tilbøjelig til at lade en lovvalgsaftale mellem en bunker-leverandør og en tidsbefragter binde en reder, med det resultat, at han skal respektere bunker-leverandørens søpant.

### **SØRG FOR AT AFTALE SPECIFIKATIONERNE PÅ BUNKEROLIEN**

Det er vigtigt, at man aftaler specifikationerne på den bunkerolie, man skal modtage, herunder om bunkerolien skal leve op til IMO's 2020 svovl krav, til den relevante ISO-standard og/eller til MARPOL Annex VI. Det frarådes, at der indsættes specifikationsbeskrivelser i aftalen, der ikke objektivt kan måles, så som, at olien skal være pumpbar (pumpable).

### **PRØVETAGNING OG KVALITETSTEST**

Ved levering af bunkerolie tages der prøver af bunkerolien for at tjekke dens kvalitets. Det ses ofte, at bunkerleveringskontrakter indeholder en klausul, hvorved det udelukkede er resultatet af sælgers prøvetagning, der skal lægges til grund ifht. om bunkerolien er af den aftalte kvalitet. Det kan her anbefales at aftale, at både

bunkerleverandøren og køberens prøvetagning skal tages i betragtning, når det skal afgøres, om bunkerolien har den aftalte kvalitet og det aftalte svovlindhold, og at prøvetagninger ved uoverensstemmelser evt. skal forelægges en uafhængig skønsmand, der gerne er bestemt på forhånd i aftalen. Selve processen for prøvetagning og kvalitetstest bør være beskrevet så præcist som muligt i kontrakten.

## **FORÆLDELSE OG REKLAMATION**

Bunkerleveringskontrakter vil ofte indeholde korte forældelses- og reklamationsfrister. På engelsk vil forældelse, som regel være benævnt "time bar", mens reklamation vil være benævnt "notification". Hvis kontrakten er underlagt engelsk ret, vil en domstol med stor sandsynlighed opretholde en klausul, der giver køberen en kort forældelsesfrist, jf. eks. en nyligt afsagt engelsk afgørelse Tricon Energy Ltd. og MTM Trading1, hvor det fulgte af en klausul i en aftale (certeparti) mellem en reder og en befragter, at krav for demurrage blev forældet 90 dage fra kravets opståen. Det samme resultat er ikke nødvendigvis tilfældet under dansk ret. I en nyligt afsagt afgørelse fra Sø- og Handelsretten vedr. et erstatningskrav for off-spec bunkerolie, kom retten frem til, at følgende klausul: "TIME BAR: Quality complaints time barred after 30 days", var en reklamationsbestemmelse og ikke en forældelsesbestemmelse.

Det kan anbefales, at man som køber så vidt muligt undgår for korte reklamations- og forældelsesfrister, evt. ved at have en klausul, der giver køber eks. 30 dage til at reklamere over bunkerolien beregnet fra tidspunktet, hvor bunkerolien er taget i brug, og en forældelsesfrist på eks. 90 dage, der ligeledes beregnes fra ibrugtagningen.

## **ANSVARSBEGRÆNSNINGER**

Bunkerleverandøren vil ofte begrænse ansvaret i bunkerleveringskontrakten til fakturaprisen for den leverede bunkerolie. Da skaderne som følge af off-spec bunkerolie ofte beløber sig til et

højere beløb end oliens fakturaværdi, anbefales det så vidt muligt, at ansvarsbegrænsningen opjusteres. Under alle omstændigheder, bør ansvarsbegrænsningerne gælde både til fordel for køber og bunkerleverandøren, og ikke kun sidstnævnte.

## **SØRG FOR AT BUNKER- LEVERANDØREN HAR EN ERHVERVS- OG PRODUKTANSVARSFORSIKRING**

Det kan anbefales, at man som reder eller befragter får indsat en klausul i bunkerleveringskontrakten om, at bunkerleverandøren skal dokumentere tilstrækkelig forsikring. Dette giver en bedre sikkerhed for, at man vil kunne opnå betaling iht. et gyldigt erstatningskrav man måtte få mod bunkerleverandøren.

## **OW BUNKER - KONKURRERENDE KRAV**

Konflikten i den såkaldte OW Bunker sag (Res Cogitans), som den engelske højesteret behandlede i kølvandet på OW Bunkers konkurs, var kort fortalt, at OW Bunker solgte bunkerolie på kredit og med ejendomsforbehold til en reder. For at opfylde aftalen med rederen, købte OW Bunker olie fra fysiske bunkerleverandører. Disse køb var på kredit. Reder modtog bunkerolien fra en af de fysiske bunkerleverandører, der leverede bunkerolien. Da OW Bunker gik konkurs, havde OW Bunker ikke fået betaling af reder ligesom den fysiske bunkerleverandør ikke havde fået betaling af OW Bunker. Res Cogitans-sagen medførte, at det var givet, at rederen skulle betale til OW Bunkers konkursbo. Andre redere, der var en del af et lignende set-up, betalte derfor til OW Bunkers konkursbo. Rederne blev dog mødt med krav i særligt USA og De forenede Arabiske Emirater fra de fysiske bunkerleverandører, der også ville have betaling fra rederne, idet de mente de havde søpant for deres krav. Hverken de amerikanske domstole eller domstolene i de Forenede Arabiske Emirater kom frem til, at rederen også var forpligtet til at betale de fysiske leverandører for bunkerolie. For

at undgå risikoen for konkurrerende krav, kan man som reder eller befragter sikre sig i aftalen, at bunkerleverandøren garanterer, at han har betalt for den bunkerolie, han sælger til reder/befragter og at reder/befragter har ret til at kræve dokumentation for sådan betaling før reder/befragter er forpligtet til at betale bunkerleverandøren.

## **BEMÆRKNINGER**

Hvis man som køber af bunkerolien, vil minimere risikoen ubehagelige overraskelser, bør man nøje gennemgå og om muligt justere de relevante aftalevilkår. Dette er ofte nemmere ved indgåelse af længerevarende rammeaftaler. Hvis du har spørgsmål eller kommentarer til artiklen, er du velkommen til at kontakte undertegnede og/eller NJORD Law Firms Sø- og transportafdeling.



## SHIOWNERS' CLUB GUIDE

# ANSVARSFORDELINGEN FOR SKADE FARTØJER KAN FORÅRSAGE

"Shipowners' Club har udgivet en guide, der giver et overblik over ansvarsfordelingen for tingskade, som fartøjer forårsager i forbindelse med offshore relaterede operationer.

Tingskader er en sædvanlig risiko i forbindelse med offshore projekter, hvad enten disse ting tilhører en selv, ens kontraktpart eller en tredjemand. Det er derfor relevant, at man ved kontraktindgåelse regulerer og danner sig et overblik over hvilken risiko man løber som led i kontrakten, herunder om man har den fornødne forsikringsdækning.

Shipowners' Clubs guide findes nedenfor, hvor man kan se ansvarsfordelingen i nogle af de typiske standardkontrakter, der bruges i forbindelse med skibes operation i offshore projekter

Contract	Liability
<b>Supplytime (1989, 2005, 2017) &amp; Windtime 2013</b>	Claims by parties covered by the knock for knock flow to the Owner or Charterer respectively, including damage to their own property.  In respect of claims from parties not covered by the knock for knock, the contract is silent, so these claims will lie where they fall, except where the damage is caused by or to the tow, in which case they are for the Charterers' account.
<b>Towcon &amp; Towhire (1985/2008)</b>	The Tugowner is liable for any damage caused to the tug as well as to third party property contacted by the tug. Respectively, the Hirer is responsible for any damage caused to the tow and to third party property contacted by the tow.
<b>UKSTC 1986</b>	The Hirer is liable for any damage to third party property, the tow or the tug (provided the tug is seaworthy and the claims occur during towage).
<b>Wreckhire/fixed/staged (1999/2010)</b>	The wreck owner is liable for damage to their vessel and the Contractor is liable for damage to their vessels. The contract is silent on claims from third parties, so these will lie where they fall.
<b>LOF 2020</b>	The Contractors are contractually obliged not to unnecessarily damage, abandon or sacrifice any property on the vessel being salvaged. Otherwise, the contract is silent on liability for damage to the salvage tugs, salvaged vessel or third party property, so the normal rules on negligence (but with due consideration of the context) will apply to claims between the parties.
<b>Bargehire (1994/2008)</b>	The Charterers are obliged to repair any damage to the vessel occurring during the charterparty. They also indemnify the Owners against all damage to third party property caused by the barge. However, by default the insurance provisions require the owners to place H&M and P&I insurance, which the Charterers may be able to use to cover such claims (subject to bearing the deductible).
<b>Projectcon 2006</b>	The tug and barge owners are liable for any damage or loss caused to their vessels. They are also liable for any cargo on board of their vessels which is not the subject of the charter.  The tug and barge charterers are liable for any damage, loss, delay and wreck removal of cargo which is the subject of the charter. They are also liable for any loss or damage caused to the property of their group members.  In respect of claims from parties not covered by the knock for knock, the contract is silent, so these claims will lie where they fall.

# NYE DOMME FRA ØSTRE LANDSRET OG VESTRE LANDSRET

## FLYSELSKABER SKAL KUNNE DOKUMENTERE AT DE HAR GJORT ALT FOR AT FORMINDSKE FORSINKELSEN

Nye afgørelser fra Østre Landsret og Venstre Landsret understreger vigtigheden af, at flyselskabet ikke alene skal kunne dokumentere, at forsinkelsen eller aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder. Flyselskabet skal også kunne dokumentere, at flyselskabet har gjort, hvad der var muligt for at formindske forsinkelsen.



Skrevet af Johanne Hansted, advokat i NJORD Law Firm.

[jha@njordlaw.com](mailto:jha@njordlaw.com)

### FLYPASSAGERENS RETTIGHEDER

Som udgangspunkt er flyselskabet forpligtet til at betale kompensation til flypassageren, hvis flyselskabet aflyser flyafgangen, eller hvis flyet bliver forsinket mere end tre timer.

Flyselskabet er undtaget fra at betale kompensation, hvis det kan dokumentere, at forsinkelsen eller aflysningen skyldtes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Derudover skal flyselskabet kunne dokumentere, at flypassageren blev tilbudt omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed, medmindre flypassageren valgte af få prisen for flybillet refunderet.

Østre Landsret og Vestre Landsret har fornyeligt truffet afgørelse i en række sager, hvor der igen blev lagt stor vægt på, om flyselskaberne havde

løftet bevisbyrden for, at de havde gjort, hvad der var muligt for at formindske forsinkelsen, herunder sørge for omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed.

I flere af sagerne er Østre Landsret og Vestre Landsret enige med flyselskaberne om, at forsinkelsen eller aflysningen skyldtes usædvanlige omstændigheder. Dog blev flere af flyselskaberne alligevel dømt til at betale kompensation til flypassagererne, da landsretterne ikke fandt, at flyselskaberne havde gjort, hvad der var muligt for at formindske forsinkelsen.

### FLYSELSKABETS BEVISBYRDE

Vi har opsummeret, hvad landsretterne lagde vægt på i vurderingen af, hvorvidt flyselskabet havde løftet bevisbyrden for, at flyselskabet havde overholdt sin forpligtelse til at mindske forsinkelsen i de enkelte sager. Her er vi kommet frem til, at det påhviler flyselskabet at sørge for at have tilstrækkelig dokumentation for;



- Hvorvidt og hvornår flypassageren havde fået meddelelse om aflysningen eller den længere forsinkelse
- At flypassageren fik valget imellem omlægning af rejsen eller refusion
- At flyselskabet har tilbudt flypassageren omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed, eventuelt via andre flyselskaber, via alternative ruter eller til en nærtliggende lufthavn
- Hvad flypassageren valgte, herunder at det reelt var flypassagerens valg og ikke flyselskabets egen beslutning
- At flyselskabet har undersøgt, men ikke fundet det muligt at omlægge rejsen til andre afgangse fløjte af andre flyselskaber, eventuelt via alternative ruter eller til nærliggende lufthavne, herunder dokumentere at flyselskabet har kontaktet andre flyselskaber med forespørgsel om ledig kapacitet
- At flyselskabet ikke havde ledige reservefly samt besætning standby
- At det ikke var muligt at indsætte erstatningsfly eller charter et fly fra andre flyselskaber

Ovenstående liste er ikke udtømmende, men danner et klart billede af, hvad landsretterne fandt rimeligt, at flyselskaberne skulle kunne dokumentere i de konkrete sager. Det er altså ikke nok, at flyselskabet rent faktisk har gjort alle disse forsøg på at mindske forsinkelsen. Flyselskaberne kan stadig tabe sagen på grund af manglende dokumentation herfor.

Landsretterne fandt ligeledes, at hvis der var uoverensstemmelse mellem parternes forklaringer, vil det komme flyselskabet til skade, hvis flyselskabet ikke kan fremlægge tilstrækkelig dokumentation for, hvad der i virkeligheden skete i lufthavnen den pågældende dag. Dette er en vanskelig bevisbyrde at løfte. Flyselskaberne er tilmed udfordret af, at mange passagerer selv vælger at finde alternative ruter uden først at høre flyselskaberne, om det var muligt at få omlagt rejsen med deres hjælp. Herefter bliver flyselskaberne mødt med både et krav om compensation samt et krav om erstatning for udgift til ny flybillet købt for egen regning.

Ovenstående er kun eksempler på den dokumentation, som landsretterne har lagt vægt på ved vurderingen af, hvorvidt flyselskabet har opfyldt sin forpligtelse i forhold til at mindske forsinkelsen og sørge for omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed. Derudover stilles der store krav til, at flyselskabet skal kunne dokumentere, at usædvanlige omstændigheder var årsagen til, at netop det af sagen omhandlede fly blev aflyst eller forsinket.

Hos NJORD er vi eksperter i flysager. Vi vejleder flyselskaberne i håndtering af passagerkrav allerede inden, de bliver mødt med eventuelle krav. På den måde sikrer flyselskaberne, at de har den tilstrækkelige dokumentation for at kunne vinde sagen.

## 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. [Nye regler om køre- og hviletider er netop trådt i kraft](#)
2. [Ny EU-dom om social sikring for chauffører](#)
3. [Flysager: Har passagerer altid ret til refusion ved flyselskabets aflysning på grund af COVID-19?](#)
4. [Flysager: Refusion af flybilletten, når flybilletten er en del af en pakkerejse](#)
5. [12 flyselskaber har modtaget påbud med en frist for at refundere aflyste flybilletter til passagerne](#)





NJORD Law Firm  
Sø- og transportretsteam

# KONTAKT



**ULLA FABRICIUS**

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



**THOMAS RYHL**

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



**STEFFEN HEBSGAARD MUFF**

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



**ANDERS WORSØE**

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



**CHRISTIAN SCHAAP**

Advokat  
(+45) 77 40 10 41  
[csc@njordlaw.com](mailto:csc@njordlaw.com)



**JOHANNE HANSTED**

Advokat  
(+45) 77 40 10 16  
[jha@njordlaw.com](mailto:jha@njordlaw.com)





**GUÐRÚN OLSEN**

Advokat  
(+45) 77 40 10 42  
[gol@njordlaw.com](mailto:gol@njordlaw.com)



**MARIE STEEN MIKKELSEN**

Advokat  
(+45) 77 40 11 72  
[msm@njordlaw.com](mailto:msm@njordlaw.com)



[njordlaw.com/da](http://njordlaw.com/da)