



# ÅRSRAPPORT

Sø- og transportret

2021

**NJORD**  
LAW FIRM

## ÅRSRAPPORT

# TRENDS 2020 OG 2021

I Sø- og transportteamets årsrapport opsummerer vi igen i år på de juridiske trends, der haft størst fokus i transportbranchen i 2020, ligesom vi ser på de trends, som vi mener vil få betydning for branchen i 2021.



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

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

## CORONA-PANDEMIEN OG TRANSPORTBRANCHEN

2020 blev et år, som kom til at være voldsomt præget af corona-pandemien, som vendte op og ned på vores liv og selvfølgelig også på transportbranchen.

Vi skrev rigtig meget om pandemien i forhold til transportbranchen og opsummerede en del af det i vores Kvartalsopdatering maj 2020, som du kan genlæse her:

> [Kvartalsopdatering maj 2020](#)

I juni postede vi også en nyhed om ny amerikansk lovregel om container demurrage og container detention i lyset af pandemien:

> [Ny amerikansk lov om container demurrage og container detention gebyrer](#)

I denne Årsrapport har vi fulgt op på situationen på container markedet, hvor fragtraterne er steget til nye højder som følge af mangel på containere og pladsmangel ombord på container-skibene, som ligeledes skaber forsinkelser og påløb af container demurrage og container detention.

I NJORDs transportteam er vi særlig stolte over, at vi kunne bistå med indgåelse af transportaftale med myndighederne om distribution af de første Covid-vacciner i Danmark. Det kan du læse mere om i vores årsrapport.

## BREXIT

BREXIT blev en realitet ved årsskiftet 2020/21, hvor UK udtrådte af EU. Det har medført store

forandringer i forbindelse med import og eksport af varer og mange har skulle pudse de gode gamle T-dokumenter af igen.

I forhold til vejtransportbranchen har mange naturligvis spurgt sig selv, om kørsel over grænsen og på hinandens territorier har kunne fortsætte – og hvad med Vejpakken – er den fulgt med. Vi har skrevet lidt om det nedenfor, så læs med længere nede.

Her er tillige nogle nyttige links:

> [Transporting goods between Great Britain and the EU: guidance for hauliers and commercial drivers - GOV.UK \(www.gov.uk\)](#)

> [Rules of origin for goods moving between the UK and EU - GOV.UK \(www.gov.uk\)](#)

> [Vejlledning om Brexit \(fstyr.dk\)](#)

## HAR EU PARLAMENTET OG RÅDET GYLDIGT KUNNE ÆNDRE Udstationeringsregler, som styrker udstationerede arbejdstageres rettigheder?

Dette spørgsmål blev forelagt EU-Domstolen, idet Ungarn og Polen sammen med en række yderligere medlemslande anlagde et såkaldt annulationssøgsmål mod Parlamentet og Rådet.

Baggrunden for ændringen var et ønske om at tilnærme udstationerede arbejdstageres arbejds- og ansættelsesvilkår så meget som muligt til de vilkår, som gælder for de arbejdstagere, der er ansat af virksomheder med hjemsted i værtsmedlemsstaten. Det er med andre ord det,

som er fundamentet for de sektorspecifikke udstationeringsregler i vejpakken.

Alle holdt vejret og ventede med spænding på dommen, som blev afsagt den 8. december 2020.

EU-Domstolen frifandt Parlamentet og Rådet, da Domstolen fandt, at ændringerne i udstationeringsregler ikke var i strid med traktatens bestemmelser om fri bevægelighed.

## VEJPAKKEN ER UNDER INDFASNING

De ændrede [køre- og hviletidsregler](#), som indebærer 1. en ny beregning af chaufførernes ugentlige hviletider, 2. forbud mod at afholde det regulære ugentlige hvil eller andre hvil på over 45 timer i køretøjet samt 3. krav om, at chaufføren skal retur til sin bopæl eller transportvirksomhedens operationelle center i etableringslandet mindst hver 4. uge, trådte i kraft den 20. august 2020. Udvidelsen af kontrolperioden fra 28 til 56 dage træder først i kraft den 31. december 2024, hvor den nye intelligente takograf også skal installeres.

Udvidelsen af [vandelsskravet](#), som de nationale myndigheder skal tage i betragtning i forbindelse med udstedelse eller opretholdelse af vognmandstilladelse sættes først i kraft den 21. februar 2022. Ligeledes vil de øgede krav til transportvirksomhedernes [tilknytning til etableringslandet](#), krav om [returnering af køretøjer til etableringslandet](#) senest hver 8. uge samt krav om den [4 dages cooling off](#) periode efter endt cabotage, træde i kraft den 21. februar 2022.

De [sektor specifikke udstationeringsregler](#), som gælder ved cabotage, cross trade og vejdelen af en kombineret transport træder ligeledes i kraft den 21. februar 2022.

## DANSKE KRAV TIL OVERENSKOMSTMÆSSIGE OMKOSTNINGER OG LØN

Danske transportvirksomheder som søger om vognmandstilladelse fra 2021, skal følge et

omkostningsniveau, som ikke afviger entydigt eller væsentligt fra det samlede omkostningsniveau i de kollektive overenskomster. Det samme kommer til at gælde pr. 1. juli 2021 for de transportvirksomheder, som allerede havde vognmandstilladelse før 2021.

## SØ- OG HANDELSRETTENS DOM I SAGEN OM DEN RUMÆNSKE CHAUFFØRS LØNKRAV ER ANKET

Som vi skrev i vores nyhedsbrev den 25. november 2020, fik den rumænske chauffør ikke medhold i sit krav om dansk løn. Chaufføren fik alene medhold i et lille krav på 1% i ferietillæg.

Dommen er imidlertid blevet anket af chaufføren, da der netop i december 2020 kom en ny dom fra EU-Domstolen om brug af udstationeringsreglerne på mobil arbejdskraft. Læs mere om den nye dom fra EU-Domstolen og betydningen af dommen i denne Årsrapport.

## CYPER ANGREB

Vi har oplevet flere angreb af varierende alvorlighed mod transportvirksomheder. Det har også affødt bestemmelser i kontrakter, at cyberangreb skal anses for force majeure og forsikringsmarkedet er også begyndt at røre alvorligt på sig med undtagelser i dækningen og udbud af helt separate cyper forsikringer. Læs mere i denne Årsrapport om cyper udfordringerne.

## FLYBRANCHEN

Vi har skrevet rigtig meget om flybranchen, som jo ikke så underligt er hårdt ramt af nedlukningen grundet pandemien. Også i denne årsrapport har vi skrevet om flybranchen – så læs med nedenfor.



## SØ- OG HANDELSRETTE

# DOM I SAGEN MELLEM DEN RUMÆNSKE CHAUFFØR OG DEN SLOVAKISKE TRANSPORT-VIRKSOMHED ER ANKET



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



Skrevet af Thomas Ryhl, advokat (H) og partner i NJORD Law Firm.  
[thr@njordlaw.com](mailto:thr@njordlaw.com)

I forbindelse med vores årsrapport kan vi nu fortælle, at chaufføren har anket sagen til landsretten på baggrund af en ny dom afsagt af EU-Domstolen, der vedrører udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

I november 2020 skrev vi en opdatering på vores hjemmeside om, at vi havde vundet sagen anlagt af en rumænsk chauffør mod en slovakisk vognmandsvirksomhed.

[> Læs vores opdatering om dommen, der handlede om, hvorvidt den rumænske chauffør kunne gøre krav på dansk løn mod sin slovakiske arbejdsgiver](#)

Dommen i sag C-815/18 kom i december 2020, og var forelagt EU-Domstolen i forbindelse med en tvist mellem på den ene side Federatie Nederlandse Vakbeweging, FNV (det nederlandske fagbevægelsesforbund), og på den anden side Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH og Silo-Tank Kft. Den konkrete sag handlede om anvendelsen af den hollandske kollektive arbejdsoverenskomst for godstransport på chauffører fra Tyskland og Ungarn.

For at kunne tage stilling til spørgsmålet om anvendelse af den hollandske kollektive overenskomst skulle Domstolen bl.a. tage stilling til, hvorvidt direktivet om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (direktiv 96/71) finder anvendelse på tjenesteydelser over grænserne i vejtransportsektoren.

EU-Domstolen fastslog indledningsvist i dommen, at direktivet om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser som udgangspunkt finder anvendelse på tjenesteydelser over grænserne i vejtransportsektoren. Domstolen tilføjede, at direktivet principielt finder anvendelse på enhver levering af tjenesteydelser over grænserne, som indebærer udstationering af arbejdstagere.

Spørgsmålet om, hvorvidt en arbejdstager må anses for at være udstationeret, beror dog altid på sagens faktiske omstændigheder – og dermed også en konkret vurdering. I forbindelse med vurderingen af om en arbejdstager er udstationeret, indgår bl.a. udstationeringsdirektivets artikel 2, hvoraf det fremgår, at en

arbejdstager er udstationeret, når vedkommende i en bestemt periode udfører sit arbejde på en anden medlemsstats område end den, hvor arbejdstageren sædvanligvis udfører sit arbejde.

Udgangspunktet er derfor, at en person, der udfører en tjenesteydelse i en anden medlemsstat end den, hvor vedkommende sædvanligvis udfører sit arbejde, vil blive anset for at være udstationeret i direktivets forstand.

Omvendt betyder det, at en arbejdstager – f.eks. en lastbilchauffør – der sædvanligvis arbejder i eller hovedsageligt fra Danmark, ikke samtidigt vil kunne være udstationeret til Danmark. Det var også netop dette, vi bl.a. fik medhold i ved Københavns Byret, hvor retten afviste chaufførens argument om, at chaufføren var udstationeret til Danmark. Retten bemærkede nemlig, at det ikke er muligt for en arbejdstager at være udstationeret til en medlemsstat, hvor den pågældende arbejdstager også sædvanligvis udfører sit arbejde.

Med den nye dom fra EU-Domstolen blev det som nævnt fastslået, at udstationeringsreglerne også kan finde anvendelse på tjenesteydelser over grænserne i vejtransportsektoren. Det er formentlig derfor, at sagen nu er anket, da man kan foranlediges til at tro, at dommen er udtryk for en bredere fortolkning af adgangen til at påberåbe sig udstationeringsdirektivet. Det forholder sig imidlertid fortsat således, at en arbejdstager skal være udstationeret, sådan som det beskrives i direktivet, førend arbejdstageren kan påberåbe sig bestemmelserne deri om bl.a. aflønning efter loven i udstationeringslandet.

Det skal i øvrigt bemærkes, at de sektorspecifikke udstationeringsregler, som er en del af Vejpakken, fra 21. februar 2022 vil regulere

chaufførernes forhold, idet chaufførerne indenfor EU vil blive anset for at være udstationeret, når de udfører cross trade, cabotage og vejbenet af en kombineret transport i et "værtsmedlems-land". Der vil fra februar 2022 ikke skulle så meget til, før man anses for at være "udstationeret", og en chauffør vil f.eks. kunne være "udstationeret" til tre forskellige lande på den samme måned.

Hvorfor er retssagen med den rumænske chauffør så overhovedet interessant? Jo det er den, fordi lønkrav fra chauffører mod deres arbejdsgivere er underlagt en 5-årig forældelse i eksempelvis Danmark. Der er derfor stadig i en del år krav, der skal afgøres efter retstilstanden i dag.

Er du interesseret i at vide mere om udstationeringsreglerne i vejpakken, så har NJORD tidligere skrevet en række indlæg herom. Disse kan tilgås her:

> [EUs transportministre enige om vejpakke](#)

> [EUs transportministre enige om vejpakke](#)

> [Nye regler om køre- og hviletider er netop trådt i kraft](#)

## TOP 10

# ÅRETS 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. [Forstå forbuddet mod forsamlinger på mere end 10 personer](#)
2. [Coronavirus - er det force majeure?](#)
3. [Nye regler om køre- og hviletider er netop trådt i kraft](#)
4. [Trailerudlejer havde overfor en transportør gyldigt fraskrevet sig ansvar for produktskade, som en udlejet trailer forvoldte på en sending medicin](#)
5. [Fokus på vejbenyttelsesafgift – OBS!](#)
6. [Flysager: Har passagerer altid ret til refusion ved flyselskabets aflysning på grund af COVID-19?](#)
7. [Ny amerikansk lovregel om container demurrage og container detention i lyset af COVID-19](#)
8. [12 flyselskaber har modtaget påbud med en frist for at refundere aflyste flybilletter til passagerne](#)
9. [Flysager: Refusion af flybilletten, når flybilletten er en del af en pakkerejse](#)



## COVID-19

# STATUS I FLYBRANCEN

Året 2020 har været et omvæltende år for flybranchen. Der er ingen tvivl om, at corona-pandemien har ramt flybranchen særligt hårdt. Derudover har vi afventet resultatet af Brexit-forhandlingerne. I dette brief tager vi dig igennem de største nyheder om passagerers rettigheder i 2020 og det seneste nye om de ændringer Brexit har medført.



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

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



Skrevet af Johanne Hansted, advokat i NJORD Law Firm.

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

## BREXIT

Efter Storbritannien besluttede sig for at forlade EU, har perioden fra den 31. januar 2020 frem til og med 31. december 2020 været en overgangsperiode. I overgangsperioden var passagerernes rettigheder ved boardingafvisning, aflysning og længere forsinkelser fastsat i EU forordning 261/2004 (forordningen) uændrede. Det betød, at britiske flyselskaber fortsat var forpligtet heraf i overgangsperioden.

Efter 1. januar 2021 er britiske flyselskaber ikke længere EU-flyselskaber. Det har betydning for passagerernes rettigheder.

I henhold til forordningen gælder EU's passagerrettigheder:

- Når flyet flyver inden for EU, og flyselskabet er europæisk eller fra et land uden for EU
- Når flyet lander i EU fra et land uden for EU, og flyselskabet er europæisk
- Når flyet afgår fra EU og lander uden for EU, og flyselskabet er europæisk eller fra et land uden for EU

Efter den 1. januar 2021 har en passager ikke længere krav på kompensation efter forordningen, hvis passageren flyver fra UK.

## PASSAGERRETTIGHEDER UNDER CORONA-PANDEMIEN

Passagerer omfattet af forordningen har en række rettigheder ved boardingafvisning, aflysning og længere forsinkelse. Flyselskaberne er forpligtet til at udbetale kompensation, sørge for omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed samt sørge for forplejning og indkvartering, hvis betingelserne herfor er opfyldt.

Da COVID-19 lukkede verden i marts 2020 og adskillige flyselskaber måtte aflyse afgang på grund af rejserestriktioner, var EU Kommissionen hurtigt ude og fastslå, at pandemien var en usædvanlig omstændighed, og derfor havde passagerne ikke krav på kompensation efter forordningen.

Du kan læse mere herom i vores nyhedsbrev:

> [Ingen kompensation ved aflysning af fly på grund af COVID-19](#)

Der er således ingen tvivl om, at passagerne ikke har krav på kompensation, hvis deres fly blev aflyst på grund af COVID-19. Dog har passagerne fortsat krav på at få prisen for flybilletten refunderet. Der gælder dog andre regler, når flybilletten er en del af en pakkerejse.



Du kan læse mere herom i vores nyhedsbrev:

> [Refusion af flybilletten, når flybilletten er en del af en pakkerejse](#)

Som beskrevet ovenfor gælder forordningen ikke alle afgang til og fra Danmark. Det er således vigtigt at se på de forskellige regler for, hvornår passagerne har ret til at få refusion ved flyselskabets aflysning på grund af COVID-19.

Du kan læse mere herom i vores nyhedsbrev:

> [Har passagerer altid ret til refusion ved flyselskabets aflysning på grund af COVID-19?](#)

For at hjælpe en hårdt ramt rejsebranche vedtog Folketinget flere hjælpepakker. Hjælpepakkerne indeholdt blandt andet en garanti, så Rejsegarantifonden kunne sørge for, at pakkerejsekunderne kunne få refunderet prisen for deres pakkerejse. Dog var det kun et lån til rejseudbydere for at hjælpe dem igennem krisen. Desværre er flere rejseudbydere alligevel gået konkurs. Rejseudbydernes konkurs har og vil påvirke flyselskabernes salg af flybilletter fremadrettet.

Du kan læse mere om de to hjælpepakker her:

> [Folketinget har vedtaget en hjælpepakke til rejsebranchen](#)

> [Ny hjælpepakke på vej til en hårdt presset rejsebranche](#)

For at hjælpe flyselskaberne har flere af de store europæiske flyselskaber fået tilført kapital for at kunne overleve krisen. Men selv med tilført kapital har det været svært for flyselskaberne at følge med og refundere alle de aflyste flybilletter. Det resulterede i, at Trafikstyrelsen sendte påbud til 12 flyselskaber med en frist for at refundere de aflyste flybilletter til passagererne. Lykkedes det ikke, kan flyselskaberne risikere at blive pålagt en bøde.

Du kan læse mere herom i vores nyhedsbrev:

> [12 flyselskaber har modtaget påbud med en frist for at refundere aflyste flybilletter til passagererne](#)

## VACCINE-PAS?

I skrivende stund har flyselskaberne fortsat ikke nået at refundere alle de flybilletter, som blev aflyst på grund af COVID-19. Og i takt med at nedlukning og rejserestriktioner gentagne gange er blevet forlænget, er der ikke udsigt til, at flyselskaberne kommer i bund med deres bunker foreløbigt.

Dog er der lys for enden af tunnelen, da EU-medlemslandene nu er gået i gang med at vaccinere. Med udsigten til et COVID-19-vaccinepas vil flybranchen forhåbentligt også snart komme på vingerne igen. Vi ser frem til lysere tider for flybranchen i 2021.



# MEDARBEJDERNYT

## VELKOMMEN

## LENE ISHØJ, NY ADVOKATFULDMÆGTIG

I januar bød vi velkommen til Lene Ishøj, der skal være advokatfuldmægtig i NJORDs sø- og transportretsteam på kontoret i København.

Lene blev uddannet cand.jur. i 2016 og har siden arbejdet inden for transportbranchen hos ITD (International Transport Denmark), hvor hun primært har siddet med transportret.

*Transport spiller en afgørende rolle i samfundet. Jeg har altid været fascineret af international handel og infrastruktur og hvordan verden afhænger af at transportere varer frem og tilbage.*

- Lene Ishøj, advokatfuldmægtig

erfaring. Lene har derfor altid vidst, at hun ville arbejde inden for transportbranchen og da valget faldt på jura og muligheden bød sig hos NJORD, greb hun chancen.

*NJORDs transportretsteam har et ry for at være det dygtigste i Danmark, og derfor var jeg ikke i tvivl om, at det var NJORD, jeg skulle søge ind hos.*

- Lene Ishøj, advokatfuldmægtig

### HVORFOR NJORD?

Lene kommer fra en familie, der har drevet transportvirksomhed i flere generationer, hvorfor hun både kan bidrage med en praktisk og juridisk

Lene ser nu frem til at tage fat på det juridiske arbejde og til at specialisere sig endnu mere inden for transportretten.

Det er med stor glæde, at vi byder Lene velkommen til teamet.



# VACCINE-DISTRIBUTION

DECEMBER 2020

## DE FØRSTE VACCINER BLEV DISTRIBUTUERET I DK

NJORDs transportteam var på arbejde mellem jul og nytår. I de hektiske dage op til jul bistod vi vores klient BHS Logistics A/S med at få transportaftale på plads med SSI om distribution af de første vacciner i Danmark.

*Vi er stolte over, at vi på den måde har været med til at skabe grundlaget for vaccinedistribution i Danmark.*

- Ulla Fabricius, advokat (H) og partner

Se videoen, hvor de første vacciner kører afsted.



**OBS!**

# TILBAGESØGNING AF TYSK VEJAFGIFT

EU-Domstolen afsagde den 28. oktober 2020 dom i en præjudiciel afgørelse om fortolkningen af de EU-retslige regler om vejbenyttelsesafgift, i en tysk sag mellem en polsk transportvirksomhed og de tyske myndigheder. Spørgsmålet var, om de tyske myndigheder var berettiget til at inddrage omkostninger til det nationale færdselspoliti i beregningen af afgiften for tunge køretøjers anvendelse af det tyske vejnet.

EU-Domstolen kom frem til, at de tyske myndigheder havde opkrævet for meget i vejafgift, da omkostninger til færdselspoliti ikke anses for at udgøre en "infrastruktur-omkostning" i henhold til det bagvedliggende EU-Direktiv nr. 1999/62, som ændret ved direktiv nr. 2006/38.

> [Læs mere om EU-domstolens ræsonnement i vores tidligere nyhed herom](#)



Skrevet af Claas Thöle, advokat, Rechtsanwalt og partner i NJORD Law Firm.

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



Skrevet af Lene Ishøj, advokatfuldmægtig i NJORD Law Firm.

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

## TILBAGESØGNING AF VEJAFGIFT

Selvom der endnu ikke er faldet dom i den tyske sag, er EU-domstolens afgørelse interessant, da den fastslår, at transportvirksomheder i en årrække har betalt for meget vejafgift for at benytte det tyske vejnet. Med udgangspunkt i EU-Domstolens afgørelse, er der god grund til at antage, at transportvirksomheder vil kunne rette krav mod de tyske myndigheder for den del af vejafgiften, der var opkrævet uberettiget.

Ifølge EU-Domstolens præmisser udgør den uberettiget andel, der vil være genstand for et evt. tilbagesøgningskrav, mellem 3.8 % til 6 % af den tidligere vejafgift. Forholdet mellem omkostninger til infrastruktur og færdselspoliti har varieret pr. år, dertil kommer at vejafgiften kalkuleres på baggrund af køretøjernes euronorm, aksler og vægt.

Størrelsen på det eksakte tilbagesøgningskrav, vil derfor afhænge af ovenstående parameter.

## FORÆLDELSE

Selvom dommen er ny, skal man alligevel handle hurtigt, hvis man skal gøre sig håb om at få penge tilbage. I henhold til den tyske lov om gebyrer til statslige myndigheder (BGebG) forældes et krav på refusion af et gebyr, hvis det ikke gøres gældende inden udløbet af det tredje kalenderår, som følger efter det år, hvor kravet er opstået. De tyske myndigheders tilbagebetaling af for meget opkrævet vejafgift vil falde ind under BGebG.

Det vil sige, at man pt. stadig kan nå at anmode om delvis refusion af vejafgift, der er opkrævet fra og med 2018. For vejafgift opkrævet i 2017 er

man nødt til at kigge nærmere på hvert enkelt tilfælde for at afgøre, om det stadig vil være muligt at kræve refusion – dette kræver, at kravet rent undtagelsesvist endnu ikke skulle være forældet.

### **KRAV FRA UDFØRENDE TRANSPORTØRER**

De transportvirksomheder, der har betalt vejafgift direkte til Toll Collect GmbH og har dokumentation herfor, vil kunne rette krav direkte mod de tyske myndigheder, for så vidt angår de krav der falder indenfor ovenstående forældelsesfrist i henhold til BGeBG.

### **KRAV FRA KONTRAHERENDE TRANSPORTØRER OG ORDREGIVERE**

Krav som en kontraherende transportør eller ordregiver måtte rette mod en udførende transportør, der har et tilbagebetalingskrav overfor de tyske myndigheder, vil være et kontraktretlig krav, undergivet de vilkår der er aftalt parterne imellem.

Er det f.eks. Aftalt, at CMR-loven finder anvendelse, kan kravet være yderligere begrænset, da forældelsesfristen efter CMR-lovens §41 alene er 1 år, og løber fra 3 måneder efter fragtaftalens indgåelse. Er aftalen underlagt dansk ret, kan der være mulighed for at lade suspensions-reglen i forældelsesloven komme til kontraherende transportører og ordregivere til undsætning, hvor det må antages, at den kontraherende transportør eller ordregiver har været i utilregnelig uvidenhed omkring kravets eksistens.

Hertil findes en kommerciel løsning på problemet, der dog forudsætter, at parterne er samarbejdsvillige, og at man forholdsvist let kan identificere de krav, der er genstand for refusion,

f.eks., hvor en udførende transportør alene har kørt for en kontraherende transportør eller speditør, på de strækninger, hvor der har været betalt vejafgift til Toll Collect GmbH.

Hvorvidt en kontraherende transportør eller ordregiver kan rette krav mod en udførende transportør, ud fra den antagelse af denne – indirekte har betalt for meget i vejafgift, vil derfor afhænge af en konkret vurdering af det individuelle kontraktforhold. I en sådan vurdering, vil man også skulle se på, hvordan fragtpriisen er sammensat, og hvorvidt kravstiller vil opnå en berigelse som følge af en evt. tilbagebetaling, dersom denne kan have væltet afgiften over på næste omsætningsled.

### **NJORDS ANBEFALING**

Indtil der er faldet dom i den tyske sag, henstår en vis usikkerhed omkring omfanget af tilbage-søgningskravet (%) og forældelsesfristen. Det er imidlertid vores anbefaling, at man får rettet kravet til de tyske myndigheder med det samme, så man ikke risiker at miste en del af tilbagebetalingskravet. Ønsker man at rette et krav mod en medkontrahent, er det ligeledes vigtigt, at man agerer med det samme, for at suspendere evt. forældelsesfrist. Er man i tvivl om hvorvidt, man har mulighed for at kræve delvist tilbagebetaling af indirekte betalt vejafgift fra en medkontrahent, er man velkommen til at kontakte NJORD for en vurdering af virksomhedens muligheder herfor.



## COVID-19

# Cyber risks – en voksende risiko

Hele shippingbranchen holdt vejret, da Maersk tilbage i 2017 blev udsat for et cyberangreb. Et angreb der ikke bare satte dybe spor, men satte gang i en proces, hvor fokus på cybersikkerhed og de risici, der er forbundet med digitaliseringen, er kommet mere og mere i fokus.



*Skrevet af Steffen Hebsgaard Muff, advokat (L) og partner i NJORD Law Firm.*

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

## TILSVARENDE BLEV BLUE WATER SHIPPING SIDST UDSAT FOR ET ALVORLIGT CYBERANGREB

Det vil være en overdrivelse at sige, at Blue Water slap med skrækken. For selvom angrebet som sådan blev afværget, havde selve nedlukningen af systemer en væsentlig betydning for firmaet, der var under angreb i længere tid.

Derfor ser vi også en tendens hen imod, at aftalevilkår i relation til cyberrisici og -sikkerhed bliver mere og mere almindelige. Allerede i 2017 så vi, at "cyberattacks" blev skrevet ind som en force majeure begivenhed, som ingen af parterne var ansvarlige for. Siden er detaljeringsniveauet steget væsentligt. Det ses oftere, at såvel kunder som forsikringer stiller krav om et bestemt sikkerhedsniveau, bestemte foranstaltninger mv.

Mere vidtgående har vi set en begyndende tilbageholdenhed fra forsikringssiden med at forsikre konsekvensen af cyberangreb i f.eks. fragtførerforsikringer, hvor skader forårsaget af bl.a. computervirus ikke dækkes.

## DER ER GOD GRUND TIL, AT ALLE AKTØRERNE PÅ MARKEDET ER BLEVET MERE PÅPASSELIGE

De organisationer, som udfører cyberangreb, er særdeles professionelle og råder over betragtelige ressourcer, herunder den nyeste software og hardware, såvel som meget højt kvalificeret "personale".

Med lettere og billigere adgang til f.eks. ransomware og andre redskaber må vi desværre forvente at se flere og mere professionelle angreb på små og mellemstore virksomheder fremadrettet. En åben branche med behov for stor udveksling af data med mange interessenter så som shippingindustrien er særlig udsat.

Cybersikkerhed er dermed et forhold, som alle i branchen løbende og aktivt skal tage stilling til.

## HVORDAN ER VI SIKRET? – HVORDAN ER VI FORSIKRET?

Alle bør først og fremmest se på, om deres tekniske set-up ift. cybersikkerhed, back-up mv. er tilstrækkelig – hvor nemt er det at komme ind? Derudover bør der ses på firmaets politikker og retningslinjer. Nogle gange er adgangen ikke længere væk end en privat e-mail i firma-indbakken.

## DET BEDSTE VIL VÆRE HELT AT UNDGÅ ET ANGREB

For det tilfælde, at man skulle være så uheldig at blive udsat for et angreb, kan man på forhånd gardere sig dels ved forsikring, og dels ved at sikre sig aftalemæssigt mod at blive ansvarlig for forsinkelser eller skader, der skyldes cyberangreb.

En sædvanlig forsikring dækker sjældent alle de risici, som er forbundet med cyberangreb, og det vil ofte være relevant at overveje en specifik

cyberforsikring.

Hvis forsikringen endda undtager skader som følge af angreb, er eneste mulighed at søge at begrænse ansvaret over for ens kunder tilsvarende. Det vil ikke altid være muligt, at ansvaret i flere tilfælde er lovbestemt. En ansvarsfraskrivelse vil typisk være relevant ved logistik- og rammeaftaler, hvor den sædvanlige henvisning til NSAB og netværksklausulen heri samtidigt skal overvejes nøje.

## **HVAD SÅ HVIS UHELDET ER UDE, OG MAN KOMMER UNDER ANGREB, HVAD KAN DA GØRES?**

Igen er det vigtigste selvfølgelig først at se, hvad der kan gøres for at afværge angrebet og begrænse skaden. Så snart det er muligt, er det dog vigtigt, at man får taget kontakt til sin forsikring og de samhandelsparterne, som kan blive påvirket af hændelsen. Forsikringen vil stille krav om anmeldelse, og som udgangspunkt vil man også hurtigst muligt skulle give besked, hvis man ønsker at påberåbe sig ansvarsfrihed som følge af hændelsen.



## BOGUDGIVELSE

# SEKS KAPITLER I EU-KARNOV 2020

NJORD står bag hele seks kapitler i den nyeste udgave af EU-Karnov 2020 (18. udg.), der nu også udkommer i en norsk udgave. NJORDs advokater har bidraget til EU-Karnov siden 2003, men som noget nyt har vi nu også stået for kapitlet om transport.



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

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



*Skrevet af Thomas Ryhl, advokat (H) og partner i NJORD Law Firm.*

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

Der sker en masse på transportområdet på EU-plan, bl.a. med vedtagelsen i juli 2020 af den nye "vejpakke" med markant ændrede regler for alle aspekter af godstransport ad landevej og med nye regler for og domme om flysikkerhed og forbrugerbeskyttelse ved aflysninger. Det kræver derfor indgående ekspertviden at være det kontor, der skal holde alle danske og norske transportjurister opdateret om ny regulering og nye fortolkninger. Transportkapitlet dækker også jernbaner, søtransport, havne, lufthavne og trafikikkerhed m.v., og EU-reglerne har stor praktisk betydning for rigtig mange virksomheder og alle borgere.

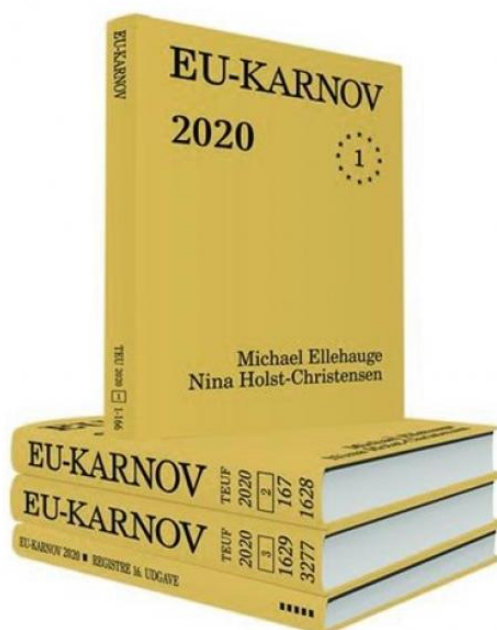
Vi er derfor meget stolte over at være blevet udvalgt til opgaven, der løses af advokat (H) og partner Ulla Fabricius og advokat (H) og partner Thomas Ryhl, der begge har årtiers erfaring med såvel transportret som EU-ret, og som da også begge er anerkendt af Legal500 som "leading individuals" i Danmark og optaget i "Hall of Fame".

Thomas Ryhl har i 2020-udgaven af EU-Karnov, som i de foregående fem udgaver, også stået for de fem kapitler om sundhed og medicinske produkter, om harmonisering, om transeuropæiske netværk (telekommunikation, transport og energi), om forskning og udvikling og rummet, og om industripolitik.



## BESTIL

Har du ikke fået købt bogen endnu  
> [Så kan den bestilles her](#)



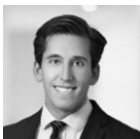


## BREXIT

# SLUT MED FRI BEVÆGELIGHED AF CIVILE RETSAFGØRELSER MELLEM ENGLAND OG EU-MEDLEMSLANDENE?

Den 24. december 2020 nåede Storbritannien og EU frem til en ny handels- og samarbejdsaftale. Som følge af aftalen er England efter den 31. december 2020 ikke længere med i det europæiske samarbejde om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område.

At Storbritannien nu er ude af dette samarbejde, kan skabe en række udfordringer for personer og virksomheder, der er involveret i retssager med tilknytning til eks. England. Særligt på det søretlige område, hvor det er sædvanligt at aftale engelsk værneting, vil sølovens regler i mange tilfælde sætte en stopper for sådanne aftaler, som følge af, at England ikke længere deltager i det europæiske samarbejde kendt som Domsforordningen.



Skrevet af Christian Schaap, advokat i NJORD Law Firm.  
[csc@njordlaw.com](mailto:csc@njordlaw.com)

## HVILKE VÆRNETINGSREGLER GÆLDER NU I STORBRITANNIEN

Værneting – altså spørgsmålet om, i hvilket land en stridighed mellem parter kan anlægges, er ofte afgørende for udfaldet af en sag, hvor dyr en sag bliver at føre og hvor lang tid en sag tager at føre. Det er ofte noget, der ikke har det største fokus, når man indgår aftaler, eller træffer beslutninger om at udføre et stykke arbejde, men som har stort fokus, i tilfælde af en tvist opstået som følge af en misligholdt aftale, en skade eller noget tredje.

For retssager anlagt før (eller senest) 31. december 2020, så gælder de velkendte EU-regler i form af Bruxelles I-forordningen (recast), i daglig tale Domsforordningen (omarbejdet).

For retssager, der er anlagt efter den 31. december 2020, gælder Domsforordningen dog ikke. I stedet vil retssager anlagt efter den 31.

december 2020 være omfattet af en kombination af reglerne i den såkaldte Haagerværnetingskonvention og engelsk common law. Haagerkonventionen gælder mellem Storbritannien, Gibraltar, EU-medlemslande, Mexico, Montenegro og Singapore. Vi henviser til tidligere brief:

[> Haagerværnetingsaftalekonventionen – hvorfor skal transport- og shippingbranchen glæde sig?](#)

Det skal nævnes, at Storbritannien har anmodet om at tiltræde Lugano-konventionen. Reglerne i Lugano-konventionen svarer til de, der fandtes i domsforordningen fra 1968, der er forgængeren fra den nuværende omarbejdede domsforordning fra 2012. EFTA-landene, herunder Norge, Island og Schweiz, er omfattet af reglerne i Lugano-konventionen. Hvis Storbritannien kan tiltræde Lugano-konventionen, vil de nuværende regler om værneting i det store hele forblive uændret. Det forventes, at der vil være klarhed om, hvorvidt Storbritannien tiltræder Lugano-konventionen i april 2021.

Hvad er forskellen på Haagerværnetingskonventionen og Domsforordningen?

Der er mange forskelle på de to regelsæt. Anvendelsesområdet for Haagerværnetingskonventionen er betydeligt mere begrænset end domsforordningens. Modsat Domsforordningen finder Haagerværnetingskonventionen bl.a. ikke anvendelse på:

1. Tvister vedr. passager og gods
2. Havforurening
3. Slæb og bjærgning i nødsituationer
4. Fælleshaveri
5. Foreløbige retsmidler

Haagerværnetingskonventionen gælder kun for "eksklusive værnetingsaftaler". Dvs. hvis 2 parter har aftalt, at de kan vælge mellem at anlægge en sag om en tvist i enten land 1 eller land 2, så er aftalen ikke eksklusiv, og konventionen finder ikke anvendelse. Desuden skal man være opmærksom på, at konventionen kun gælder for eksklusive værnetingsaftaler, såfremt de blev indgået efter konventionen trådte i kraft i det land, hvis domstole værnetingsaftalen peger på. Haagerværnetingskonventionen har været gældende i Storbritannien siden 1. oktober 2015, mens den kun har været gældende i Danmark siden 1. september 2018.

En særlig problematik kan derfor opstå f.eks. tvister, der er omfattet af engelske værnetingsaftaler, der er blevet aftalt før den 1. oktober 2015. For sådanne tvister vil hverken Domsforordningen eller Haagerværnetingskonventionen finde anvendelse. Det kan tænkes, at parterne er uenige om gyldigheden af den engelske værnetingsaftale. Om den engelske værnetingsaftale er gyldig og skal respekteres, vil i givet fald skulle afgøres af domstolen i det land, hvor sag om den pågældende tvist anlægges.

Endelig, har Haagerværnetingskonventionen ikke et lige så effektivt system for anerkendelse og

fuldbyrdelse af afsagte domme, som det system Domsforordningen har. En dom afsagt indenfor Domsforordningens område vil som udgangspunkt blive lagt uprøvet til grund i et andet EU-land. En dom afsagt i land 1 (Haagerværnetingskonventionsstat), vil ikke nødvendigvis blive lagt uprøvet til grund i land 2 (Haagerværnetingskonventionsstat). Dette vil kunne medføre, at man skal igennem administrative procedurer, førend man kan få en dom fuldbyrdet i et andet land. Sådanne procedurer kan være tidskrævende og være en finansiell byrde.

## KONKURRERENDE RETSSAGER?

Domsforordningen arbejder med et princip ved navn *litis pendens*. Det går kort sagt ud på, at hvis en sag allerede behandles af en domstol i EU, så kan en anden domstol i EU ikke behandle den samme sag. Haagerværnetingskonventionen anvender samme princip.

Grundet Haagerværnetingskonventionens begrænsede anvendelsesområde, slår *litis pendens* virkningen ikke igennem på samme måde som under Domsforordningen. Hvad angår sager, der falder uden for Haagerværnetingskonventionen, vil der være en risiko for, at der kommer konkurrerende retssager om samme tvist. For sager, der ikke er omfattet af Haagerværnetingskonventioner, og som har en tilknytning til England, men også til et andet EU-land, er der nu risiko for, at samme sag kan versere både ved en engelsk domstol og en domstol i et andet EU-land. Dette kan ultimativt medføre modstridende domme om samme spørgsmål, hvilket er u hensigtsmæssigt.

## BREXITS BETYDNING FOR SØRETEN?

Rederier såvel som godsejere skal indstille sig på, at engelske værnetingsaftaler ikke længere vil blive respekteres af sølovens ufravigelige værnetingsregler i sølovens § 310, stk. 1. Søloven giver adgang til dansk værneting i sager vedr.

transport af stykgods når:

1. Den sagsøgte (typiske en speditør eller transportør) har sit hovedkontor i Danmark
2. Transportdokumentet er udstedt i Danmark gennem en dansk filial eller et dansk agentur
3. Godset blev leveret til transportøren i Danmark. Dette selvom transportøren først skal foretage en fortransport med eks. lastbil hen til en havn, der ikke ligger i Danmark.
4. Godset udleveres i Danmark, eller det er aftalt, at godset skulle udleveres i Danmark

Søloven § 310, stk. 5 indeholder dog en undtagelse til sølovens § 310, stk. 1. Stk. 5 giver nemlig en transportør adgang til at indgå aftale med en afsender og modtager om et andet værning end Danmark iht. Domsforordningen og Lugano-konventionen. Det er ikke usædvanligt, at rederier og internationale transportører i deres transportdokumenter henviser til engelsk værning.

Som følge af, at England ikke længere er omfattet af Domsforordningen, vil en henvisning til engelsk værning ikke være omfattet af undtagelsen i søloven § 310, stk. 5. England er heller ikke (endnu) omfattet af Lugano-konventionen, hvorfor konklusionen formentlig vil være, at den danske domstol skal se bort fra den engelske værningsskiftale, og erklære sig kompetent til at høre sagen. I hvilket omfang en transportør, vil kunne anlægge en konkurrerende sag i England, som følge af den engelske værningsskiftale må tiden vise, herunder om en engelsk domstol vil have en holdning til, om transportørens kunde har forbrudt sig på den engelske værningsskiftale ved at anlægge sag i Danmark.

Nogle danske rederier henviser i deres transportdokumenter til engelsk værning. Sådanne værningsskiftaler vil i de kommende måneder formentligt have begrænset betydning i sager med den fornødne tilknytning til Danmark.

For yderligere information om forholdet mellem sølovens § 310 og Domsforordningen og engelske værningsskiftaler henvises der til følgende artikel om netop dette emne, der kan til gås her

> [New decision on the scope of the recast Brussels regulation](#)

## **NJORD LAW FIRMS KOMMENTARER**

Inden Brexit-aftalen bliver endeligt ratificeret af EU og Storbritannien, pågår der stadig en række drøftelser og forhandlinger mellem EU og Storbritannien vedr. områder, der ikke er omfattet af den nuværende Brexit-aftale. Der er dog ikke noget, der tyder på, at et fortsat samarbejde, som det vi kender fra Domsforordningen er på agendaen.

Indtil der er klarhed over, hvorvidt Storbritannien tiltræder Lugano-konventionen, anbefaler vi, at man genovervejer, om man skal anvende engelske værningsskiftaler og evt. søger juridisk rådgivning i den henseende.

NJORD Law Firm vil fortsætte med at følge Brexit-udviklingen tæt, herunder de værningsskiftaligheder, som er opstået som følge af den nuværende Brexit-aftale.



## SHIPPING UPDATE

# MANGEL PÅ CONTAINERE OG PLADSMANGEL PÅ CONTAINERSKIBENE ER SKYLD I HØJE FRAGTRATER, FORSINKELSER OG PÅLØB AF CONTAINER DEMURRAGE OG CONTAINER DETENTION

En enorm høj efterspørgsel i 3. og 4. kvartal af 2020 har betydet, at fragtraterne i containermarkeder er historisk højt. Tendensen er fortsat ind i 2021. Denne situation er ikke til fordel for afskibere. Ud over at skulle betale høj fragt, så risikerer afskibere også at løbe ind i store container demurrage og container detention regninger.

Hvis afskiber har afgivet et tidsløfte til modtageren, risikerer afskiberen også at ifalde et forsinkelsesansvar overfor modtageren, idet containergodset for tiden ikke bevæger sig i sædvanligt tempo fra A til B.



Skrevet af Christian Schaap, advokat i NJORD Law Firm.

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

### HØJE FRAGTRATER

Da efterspørgslen på containere er så enorm henses til det udbud af containere, der findes, er der tale om historisk høje fragtrater for tiden. På trods af nedlukninger i flere lande pga. Covid-19 fortsætter efterspørgslen, og alle skibe, der kan sejle med containere, arbejder på højtryk. Ifølge nogle prognoser, vil efterspørgslen falde, når vi når hen mod maj. Om det bliver tilfældet, må tiden vise.

### ØGET RISIKO FOR CONTAINER DEMURRAGE OG CONTAINER DETENTION

Container demurrage relaterer sig typisk til en containers "overliggetid", inden den tømmes i destinationshavnen (import demurrage). For eksempel i tilfælde, hvor containere ikke bliver afhentet. Ved eksport opstår container

demurrage (eksport demurrage) ved forsinkelser fra levering til terminalen (gate-in), indtil containeren er lastet ombord på skibet. For eksempel fordi afskiber er forsinket med at præsentere den korrekte dokumentation til rederiet.

Container detention relaterer sig typisk til en containers "overliggetid" efter tømning uden for destinationshavnen (import detention). For eksempel i tilfælde, hvor containere ikke bliver tilbageleveret. Ved eksport kan der opstå container detention, når en afsender ikke rettidigt får pakket og leveret containeren til rederiets terminal (gate-in).

Formålet med container demurrage og container detention er, at der skal være kompensation for brug af container og incitament for hurtig tilbagelevering af containere. Det skal altså fremme hurtig lastning og losning.

I øjeblikket er havne verden over fyldt op med et stor antal containere. Dette er særligt tilfældet i Fjernøsten, hvorfra der sker en væsentlig andel eksport af container cargo. Også i de større havne i EU og USA, er der fyldt op grundet den øgede import af container cargo. Grundet det pres, der er i havnene og det antal containere, der befinder sig der, er det ikke altid muligt for vareejerne at afhente deres gods inden for den tidsperiode, man har aftalt med rederiet. Her risikerer man at blive mødt med en demurrage regning fra rederiet. Presset i havnene kan også umuliggøre, at flere containere indleveres til containerne terminalen. Her risikerer vareinteressenten en detention regning, fordi de ikke har indleveret/tilbageleveret en container til container terminalen i tide.

Fsva. container demurrage og container detention skal man som virksomhed være opmærksom på, at det ikke er i alle tilfælde, man er ansvarlig for at betale detention og demurrage, som et rederi eller en speditør måtte opkræve.

Du kan læse yderligere om container demurrage i vores tidligere brief om emner, der kan tilgås her:

> [Mulig lovgivning på vej for container demurrage og container detention](#)

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

## **FORSINKELSESANSVAR**

I forholdet mellem en køber og en sælger, er det ikke unormalt, at der er aftalt en bestemt leveringstid. Såfremt sælgeren ikke overholder den aftalte leveringstid, vil han kunne ifalde ansvar grundet forsinkelsen i henhold til relevante køberetlige regler.

Ligeledes kan det også være aftalt i forholdet mellem en transportør og en afsender (sælger eller køber), at gods skal leveres inden en given frist. Her risikerer transportøren at ifalde et forsinkelsesansvar i henhold til relevante transportretlige regler.

Man bør derfor være varsom med at afgive tidsløfter i denne tid fsva. varer, der skal transporteres i containere. Særligt, da det ikke er sikkert, at man som sælger vil kunne videreføre et forsinkelseskrav mod transportøren. Selv hvis transportøren er ansvarlig for forsinkelse, så er et sådant ansvar ofte begrænset enten ved lov (søloven § 280, stk. 2) eller i medfør af transportaftalen.

## **NJORD LAW FIRM KOMMENTARER**

NJORD Law Firm følger udviklingen på containermarkedet, og står klar til at hjælpe med spørgsmål om bl.a. container demurrage/detention, forsinkelsesansvar m.v.



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)



**CLAAS THÖLE**

Advokat, Partner, Rechtsanwalt  
(+45) 77 40 11 65  
[clt@njordlaw.com](mailto:clt@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)



**LENE ISHØJ**

Advokatfuldmægtig  
(+45) 77 40 10 46  
[lei@njordlaw.com](mailto:lei@njordlaw.com)



2021

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