

# SPEDITIONSRET

## VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

I denne udgave af SPEDITIONSRET ser vi på perspektiverne i en ny dom om pante- og tilbageholdsretten i NSAB 2000.

Endvidere ser vi på den ny lov om ansættelsesklausuler der pr. 1. januar 2016 trådte i kraft. Loven stiller blandt andet nye krav til virksomhedernes ansættelsesaftaler som det anbefales skal underkastes et serviceeftersyn. Slutteligt har vi en artikel om perspektiverne i de nye SOLAS regler om containervejning fra IMO samt en artikel om fuldmagtsreglerne indeholdt i det nye EU-Toldkodeks.

Skulle der være spørgsmål i forbindelse med dette nummer af Speditionsret eller andre juridiske forhold, står vi til rådighed på telefon 70 13 12 14.

God fornøjelse med Speditionsret.

*Martin Aabak*

**NR. 49**  
**Maj 2016**

## INDHOLD:

---

*Side 2:*

**NY DOM OM SPEDITØRENS TILBAGEHOLDS-  
OG PANTERET**

---

*Side :5*

**INTERNATIONAL UENIGHED OM CONTAINER-  
VEJNING**

---

*Side : 6*

**NY LOV OM ANSÆTTELSESKLAUSULER**

---

*Side : 9*

**FULDMAGTER TIL TOLDOPGAVER**

## NY DOM OM SPEDITØRENS TILBAGEHOLDS- OG PANTERET

Vestre Landsret har taget stilling til en panteretlig tvist mellem et konkursbo og en speditør, hvor rækkevidden af nyeste højesteretspraksis vedrørende speditørers tilbageholdsret blev prøvet. Retten fandt, at speditøren efter omstændighederne ikke havde panteret efter NSAB 2000 § 14 og heller ikke tilbageholdsret efter de ulovbestemte obligationsretlige regler.

Af advokat (L) Rasmus Køie, rak@dasp.dk.

### Baggrund og tidligere retspraksis:

Speditionsydelse er kendetegnet ved at være økonomisk irreversibel; når først toldekspeditionen er udført, rådgivningen ydet eller transporten gennemført, er det ikke muligt at tage den tilbage, hvis der ikke bliver betalt. Særligt i et marked, hvor kredit på speditionsydelser efterspørges er det derfor væsentligt, at der skabes en betryggende sikkerhed for speditøren, på baggrund af hvilken kreditten kan ydes.

Til brug herfor er nordiske speditører i medfør af NSAB historisk – og fortsat – indrømmet en aftalt håndpanteret i det gods som transporteres. Denne panteret giver ikke blot speditøren sikkerhed for speditørens aktuelle (*konnekse*) tilgodehavende ved pant i netop det gods, som aktuelt er under transport eller anden speditionel behandling, men hjemler også speditøren panteret i det gods, som er under speditørens kontrol, til sikkerhed for tidligere (*inkonnekse*) tilgodehavender mod den samme ordregiver. NSAB hjemler med andre ord speditøren "*pant for gammel gæld*".

Vi har tidligere behandlet flere problemstillinger vedrørende speditørens panterets prioritetstilling over for andre prioriteter i samme gods. Se hertil fx [Speditionsret nr. 41, 2014](#) og [Speditionsret nr. 13, 2002](#).

Særligt nyeste højesteretspraksis (dommen omtalt i [Speditionsret nr. 41, 2014](#)) vedrørende panteretten i NSAB 2000 § 14 og speditørens almindelige tilbageholdsret over for virksomhedspant tiltrækker sig opmærksomhed. Dommen fastslog som noget nyt, blandt andet at transport- og

speditionsydelser kan anses værdiskabende (eller værdibevarende) for godset, og at speditørens tilbageholdsret kan ses at være "flydende". I dommen fandt Højesteret, at en banks tinglyste virksomhedspant skulle respektere speditørens ulovbestemte tilbageholdsret, i hvert fald i en situation, hvor speditøren forestod de samlede logistiske services for virksomheden, herunder transport fra Fjernøsten til Danmark, fortoldning, lageropbevaring og -håndtering, slutdistribution mv. Sagen vedrørte den situation, hvor der var tvist om adkomst til værdien af gods, som gik *ind* på kundens lager.

### Sagen:

Tvisten i den konkrete sag opstod, idet et større dansk slagteri gik konkurs. Ved konkursens indtræden havde en speditør gods (fersk kød) under transport fra slagteriet i Jylland til forskellige modtagere i Polen. Speditøren gjorde over for konkursboet sin pante- og tilbageholdsret i godset gældende, både for sit tilgodehavende vedrørende det aktuelle gods, og for tidligere udførte transporter. På den baggrund aftaltes det, at godset leveredes til modtagerne i Polen, mod at købernes betaling herfor indsattes på en hos kurator beroende deponeringskonto. Efterfølgende opstod der uenighed mellem speditøren og konkursboet om, hvem der var berettiget til udbetaling af beløbet fra deponeringskontoen (boet anerkendte, at speditøren var berettiget til betaling for de aktuelle transporter). Herudover var der en række øvrige konkursretlige tvister, som ikke vil blive berørt i nærværende artikel. Indledningsvis var der endvidere usikkerhed om, hvorvidt en banks tilgodehavende sikret i den

konkursramte virksomhed ved virksomhedspant skulle fyldestgøres forud for speditøren, men banken fik dækning for hele sit pant, hvorfor denne konflikt faldt bort. Tilbage var derfor alene spørgsmålet, om speditøren eller konkursboet havde retten til beløbet.

Det er væsentligt at bemærke, at speditøren alene forestod landevejstransporter for slagteriet, men derimod ikke andre speditationsopgaver, ligesom speditøren ikke var eneleverandør af transportydelse til slagteriet, om end speditøren stort set eksklusivt forestod slagteriets transportbehov til Polen. Det er endvidere væsentligt at bemærke, at godset på tidspunktet for speditørens modtagelse, var på vej *ud fra* kundens lager. Under sagen var det oplyst, at slagteriet havde mærket godset separat til de konkrete modtagere, forinden dette blev overgivet til speditørens transportør.

Landsretten lagde på den baggrund til grund, at godset ikke ejendomsretligt tilhørte det nu konkursramte slagteri, da speditøren (via sin transportør) fik dette i sin varetægt. På den baggrund konkluderede landsretten, at speditøren ikke kunne gøre sin panteret gældende, fordi landsretten fandt at ejendomsretten ikke tilhørte kunden på det afgørende tidspunkt, nemlig hvor speditøren overtog godset – idet ejendomsretten derimod var hos de polske modtagere. Panteretten i NSAB 2000 § 14 kunne derfor ikke gøres gældende, fandt landsretten.

Tilbage var herefter spørgsmålet om speditørens tilbageholdsret. Det bemærkes herom, at til forskel fra panteretten, så skal tilbageholdsretten nyde forrang frem for tredjemands ejendomsret (her; de polske købere), hvis det, der tilbageholdes til sikkerhed for har været enten værdiskabende eller værdibevarende vedrørende godset. Med Højesterets nævnte dom, kan sådan tilbageholdsret være "flydende", således at den også skaber sikkerhed for gæld, der ikke knytter sig til netop det transporterede gods.

Vestre Landsret skulle altså med andre ord tage stilling til, om en sådan værdiskabelse/-bevarelse var til stede.

Landsretten udtalte herom:

*"[Speditøren] har alene udført transportopgaver for [slagteriet], der var sælger af varerne, og har ikke haft opgaver i form af håndtering eller opbevaring. Herefter [...] tiltrædes det, at der ikke er en sådan sammenhæng mellem [speditørens] tilgodehavender for transporter udført før konkursen og de varepartier, som selskabet var i besiddelse af ved konkursen, at selskabet har tilbageholdsret for betaling for transporter udført før konkursen."*

Med denne begrundelse gav Landsretten konkursboet medhold og adkomst til udbetaling af det deponerede beløb.

#### **Dommens rækkevidde:**

Dommen er interessant i forhold til belysning af rækkevidden af højesteretspraksis vedrørende speditørers almindelige ulovbestemte tilbageholdsret. Dommen må i denne sammenhæng tages til indtægt for et synspunkt om, at "rå" transportydelser ikke i sig selv er tilstrækkelig til at gøre tilbageholdsretten "flydende".

#### **NSAB 2015 – yderligere sikring af speditøren:**

Tilbageholdsretten var tidligere ikke selvstændigt nævnt i NSAB 2000, hvis § 14 har følgende ordlyd:

*"PANTERET*

*§ 14*

*Speditøren har panteret i gods, som er under speditørens kontrol, dels for alle på godset hvilende omkostninger – vederlag og lagerleje iberegnet – dels for*

*samtlige speditørens øvrige fordringer på ordregiver hidrørende fra de i § 2 nævnte opgaver.*

*Bortkommer eller ødelægges godset, har speditøren tilsvarende ret over erstatningsbeløb fra forsikrings-selskabet, fragtførere eller andre.*

*Betales speditørens forfaldne fordringer ikke, er speditøren berettiget til på betryggende måde at lade sælge så meget af godset, at speditørens samlede fordringer inklusive omkostninger dækkes. Speditøren skal så vidt muligt i god tid underrette ordregiveren om de skridt, speditøren agter at foretage med henblik på salg af godset.”*

Ved den nylige revision af NSAB er bestemmelsen ændret netop med afsæt i den nævnte danske højesteretspraksis.

For at sikre speditøren yderligere, end tilfældet var med NSAB 2000, har NSAB 2015 § 14 følgende ordlyd:

”TILBAGEHOLDSRET OG PANTERET

§ 14

*Speditøren har tilbageholdsret og panteret i gods, som er under speditørens kontrol, dels for alle på godset hvilende omkostninger – vederlag og lagerleje iberegnet – dels for samtlige speditørens øvrige fordringer på ordregiver hidrørende fra de i § 3 nævnte opgaver.*

*Bortkommer eller ødelægges godset, har speditøren tilsvarende ret over erstatningsbeløb fra forsikrings-selskabet, fragtførere eller andre.*

*Betales speditørens forfaldne fordringer ikke, er speditøren berettiget til, på betryggende måde, at lade sælge så meget af godset, at speditørens samlede fordringer inklusive omkostninger dækkes. Speditøren skal så vidt muligt i god tid underrette ordregiveren om de skridt, speditøren agter at foretage med henblik på salg af godset.”*

*(Min understregning).*

Den tilføjede passage sikrer speditøren yderligere hvor der er tvister med tredjemands konfliktende rettigheder, idet der nu i NSAB 2015 er skabt en aftalt tilbageholdsret, som hjemler tvangsfuldbyrdelse.

## INTERNATIONAL UENIGHED OM CONTAINERVEJNING

*Nye regler fra IMO (International Maritime Organization) vil skærpe afskibers ansvar for at opgive en korrekt vægt på containere.*

**Af Advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen, sej@dasp.dk**

Reglerne om vejning af containere vil gælde for gods pakket i containere med henblik på en international søtransport, og afskiber skal fremadrettet dokumentere containerens vægt overfor transportøren, inden containeren må løftes ombord på skibet.

Reglerne for containervejning implementeres i dansk ret ved en bekendtgørelse udstedt af søfartsstyrelsen. Med denne bekendtgørelse vil Søfartsstyrelsen i fremtiden kunne føre kontrol med containervejningen.

Dette fremgår af styrelsens udkast til en ny bekendtgørelse med ikrafttræden d. 1. juli 2016. Men er Søfartsstyrelsens ønske om kontrolpolitik i tråd med implementeringen i landene omkring Danmark?

### Landene bestemmer selv

Det fremgår af udkastet til bekendtgørelsen, at en overtrædelse af reglerne kan straffes med bøde. Ydermere fremgår det af udkastet, at *"...sker der ikke konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillæggsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel"*. Selskaber pålægges et strafansvar efter straffelovens kapitel 5 (alm. regler om juridiske personers strafansvar).

Ser man nærmere på formuleringen af de internationale regler, udstikkes der ingen retningslinjer for håndhævelsen af reglerne. Som det fremgår af flere kilder, herunder en FAQ fra World Shipping Council, er spørgsmålet om, hvordan reglerne skal håndhæves overladt til de enkelte

stater. Det er således op til de enkelte stater selv at vurdere, i hvilken udstrækning afskiber skal sanktioneres.

### Udsigt til kludetæppe

IMO's bevidst undladte retningslinjer for håndhævelsen af reglerne kan resultere i et kludetæppe af forskellige fortolkninger og sanktioneringer.

Allerede i dag kan vi se konturerne af et kludetæppe, der spænder vidt fra den danske model med sanktionering i form af bøder til en laissez faire-tilgang, hvor myndighederne slet ikke kommenterer dette element.

Lande som Canada og Japan synes at gå i samme retning som Danmark med en statslig kontrol af afskibers afgivelse af oplysninger til transportøren.

Anderledes forholder det sig i eksempelvis Tyskland, hvor Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur i deres præsentation af VGM-reglerne ganske enkelt ikke nævner håndhævelsen.

I USA har The U.S. Coast Guard officielt meldt ud, at der kun kan forventes sporadiske kontroller, idet man tilsyneladende ikke har den fornødne kompetence til at kontrollere afskiberne.

### Størrelsen af den tilladte fejlmargen

Reglerne fastslår, at containeren kan vejes efter to metoder, henholdsvis vejning af hele containere eller en sammentælling af vægten for de enkelte stykker gods tillagt containerens vægt. VGM-reglerne tillader en vis fejlmargen i vægtan-

givelsen, men størrelsen af den tilladte fejlmargen afgøres af de enkelte lande.

På den måde kan eksempelvis danske speditører risikere, at myndighederne i en stat tillader en fejlmargen på fx 1000 kilo, hvilket Danmark gør i en overgangsperiode frem til 2017, og myndigheder i anden stat tillader en anden fejlmargen.

En situation som denne besværliggør selv den bedste intention om at efterleve reglerne. En godtroende afskiber kan således risikere, at en lovlig vægtangivelse i en stat vil være ulovlig i en anden stat, med den konsekvens, at containeren ikke bliver løftet ombord, og at der bliver tale om udgifter til demurrage, bøder og ekstra arbejdstid.

#### FAKTA og FORMALIA:

*Bekendtgørelsen udstedes af Søfartsstyrelsen med hjemmel i Lov om Sikkerhed til Søs. Reglerne gælder også Grønland.*

*Ifølge det seneste bekendtgørelsesudkast pålægges en afskiber af gods, som færdigpakkes i containere i Danmark og i Grønland med henblik på en efterfølgende søtransport, at fastlægge den verificerede vægt ved anvendelse af "en egnet vægt", eller efter en "certificeret metode". Oplysningerne om den således fastlagte vægt i det til containeren tilknyttede transportdokument.*

*Transportdokumentet skal fremsendes til skibsføreren eller dennes repræsentant og til terminalens repræsentant i første lastehavn tilstrækkeligt tidligt – alt efter hvad der måtte kræves af skibsføreren eller dennes repræsentant – til at kunne anvendes i udarbejdelsen af skibets stuvningsplan.*

*En afskiber af gods, som færdigpakkes i containere i Danmark og i Grønland med henblik på en efterfølgende søtransport, som fastlægger den verificerede vægt efter en certificeret metode, skal på forlangende kunne forelægge dokumentation herfor til Søfartsstyrelsen.*

## NYE REGLER FOR ANSÆTTELSESKLAUSULER

1. januar 2016 trådte en ny Lov om Ansættelsesklausuler i kraft, og selvom loven er ganske central for danske transport- og speditationsvirksomheder, er det formentlig ikke forkert antaget, at det nok ikke var denne bombe de fleste havde i tankerne på årets første dag i 2016. Således godt begyndt på året 2016 skal der hermed igen bringes fokus på emnet og en opfordring til, at arbejdsgivere får lavet et serviceeftersyn af deres ansættelsesaftaler.

**Af Advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen, [sej@dasp.dk](mailto:sej@dasp.dk)**

Ved ansættelse af en ny medarbejder i en speditationsvirksomhed vil arbejdsgiver og den nyansatte ofte forhandle sig frem til en ballanceret ansættelsesaftale, der på den ene side tager hensyn til arbejdsgiverens behov for at få løst en lang

række opgaver i virksomheden samt på den anden side varetager medarbejderens interesse vedrørende løn, arbejdstider, pension og med videre. Som led i virksomhedens interesse i at beskytte fortrolige og konkurrencebetonede in-

formationer og arbejdsmetoder mv. indarbejdes der typisk en række ansættelsesklausuler i aftalen. Ansættelsesklausuler formuleres i praksis vidt forskelligt. Generelt kan man dog opdele klausulerne i følgende kategorier:

#### **Jobklausul:**

En aftale mellem arbejdsgiver og andre virksomheder (fx i en samarbejdsaftale), der forhindrer virksomhederne i at hverve hinandens ansatte. Klausulen kan ligeledes forekomme i ansættelsesaftalen mellem arbejdsgiver og en nøglemedarbejder med det formål at forhindre, at nøglemedarbejderen hverver sine kollegaer ved opstart af egen virksomhed.

#### **Konkurrenceklausul:**

Ved denne klausul påtager den ansatte sig en forpligtelse til ikke at tage ansættelse i en konkurrerende virksomhed og/eller drive konkurrerende virksomhed.

#### **Kundeklausul:**

Denne klausul afskærer den ansatte fra at lade sig ansætte hos sin nu tidligere arbejdsgivers kunder og/eller have direkte eller indirekte erhvervsmæssig kontakt til dennes forretningsforbindelser.

#### **Kombineret klausul:**

Denne klausul indeholder såvel en kunde- som en konkurrenceklausul, der i sin helhed skal opfylde betingelserne for hhv. kundeklausuler og konkurrenceklausuler. Dog skal det bemærkes, at denne klausultype maksimalt kan have en gyldighed på 6 måneder.

Derudover tales der ligeledes om uddannelsesklausuler, fastholdelsesklausuler, royaltyklausuler samt aktie- og medejermotiverede klausuler, hvilket ikke omtales nærmere i denne artikel.

#### **Hvilke nye krav skal man være opmærksom på?**

Pr. 1. januar 2016 vil *jobklausuler* i fx samarbejdsaftaler eller ansættelsesaftaler ikke længere kunne kræves opretholdt af arbejdsgiveren. Indgår man således en aftale med en udenlandsk virksomhed

bør man i forhandlingsprocessen være opmærksom på, at en sådan klausul vil blive tilsidesat af en dansk domstol jf. lovens § 3. Jobklausuler, der er vedtaget i en aftale før d. 1. januar 2016 vil dog fortsat være gyldige frem til d. 1. januar 2021. Det skal dog bemærkes, at der gælder en væsentlig undtagelse til hovedreglen om forbud mod jobklausuler. Denne undtagelse angår forhandlinger om virksomhedsoverdragelser, hvor jobklausuler fortsat vil være tilladt med henblik på at beskytte virksomheden mod en evt. medarbejderflugt.

For så vidt angår *konkurrenceklausuler* oplister loven nu 6 betingelser, der alle skal være opfyldt før end arbejdsgiveren kan støtte ret på klausulen, jf. lovens §§ 5 og 8:

1. Den ansatte skal indtage en "*helt særlig betroet stilling*" eller indgå en aftale med arbejdsgiveren om udnyttelsesretten til en af lønmodtageren gjort opfindelse.
2. Skriftlig have oplyst, hvilke forhold i ansættelsen, der gør det påkrævet at have en konkurrenceklausul.
3. Den ansatte skal have været i et ansættelsesforhold hos arbejdsgiveren i en uafbrudt periode på mindst 6 måneder.
4. Den ansatte skal have kompensation for den periode, hvor konkurrenceklausulen er gældende.
5. Konkurrenceklausulen må ikke have en løbetid på mere end 12 måneder fra fratrædelsestidspunktet.
6. Klausulen skal bekræftes skriftligt overfor den ansatte.

Det må anses som en skærpelse af betroelseskravet, at den ansatte nu skal indtage en helt særlig betroet stilling i virksomheden. Hermed menes formentlig, at den ansatte "*... via sin stilling skal besidde eller erhverve en viden, som kan udnyttes til skade for arbejdsgiveren af en konkurrent, hvis lønmodtageren var ansat hos denne...*" (jf. bemærkningerne til lovforslaget). Der ved må det konstateres, at der for fremtiden vil være færre stillinger, hvis indhold reelt opfylder de ovenfor nævnte kriterier. Fremtidig retspraksis

## **SPEDITIONSRET**

vil dog afklare det nærmere indhold af dette kriterium.

Som noget nyt kræves det, at arbejdsgiveren skal begrunde konkurrenceklausulen. Uden en behørig begrundelse kan konkurrenceklausulen erklæres ugyldig.

Ved *kundeklausuler* oplistes der følgende kriterier, der jf. lovens §§ 6 og 8 alle skal være opfyldt:

1. Klausulen skal angå kunder, som den ansatte har været i forretningsmæssig forbindelse med inden for de seneste 12 måneder før opsigelses- eller afskedigelsestidspunktet.
2. Den ansatte har været ansat hos arbejdsgiveren i en periode på mindst 6 måneder.
3. Den ansatte får kompensation for den periode, hvor klausulen er gældende.
4. At klausulen ikke har en gyldighed på over 12 måneder fra fratrædelsestidspunktet.
5. At klausulen bekræftes skriftligt overfor den ansatte.

Det første kriterium angår kunder, som den ansatte rent faktisk selv har været i forretningsmæssig forbindelse med. I tillæg hertil skal man iagttage det tidsmæssige aspekt, hvorefter det kræves, at den ansatte har været i kontakt med kunderne inden for de sidste 12 måneder. Mere lavpraktisk fastslår lovtæksten og bemærkningerne hertil, at arbejdsgiveren skal udarbejde en liste over berørte kunder ved ansættelsens ophør. Bemærkningerne til lovforslaget henviser til, at den ansatte evt. selv bidrager til at udarbejde denne liste. Udarbejdelsen af denne liste er dog i sidste ende arbejdsgiverens ansvar samt ikke mindst afgørende for kundeklausulens gyldighed.

#### **Kompensation:**

Som anført oven for er det en gyldighedsbetingelse, at den ansatte kompenseres økonomisk i den periode, hvor klausulen begrænser den ansattes fremtidige beskæftigelsesmuligheder. Reglerne herfor er fastlagt i lovens § 8 og er ikke i sig selv en nyskabelse, idet kravet også tidligere var en gyldighedsbetingelse. Fremadrettet skal der opereres med differentierede kompensationssatser baseret på klausulens varighed. Således fastslår lovens § 8, at den ansatte skal kompenseres med minimum 40 % af lønnen pr. måned såfremt klausulen er gyldig i indtil 6 måneder efter ansættelsens ophør. For klausuler med en gyldighed på op til 12 måneder skal arbejdsgiveren kompensere den ansatte med et beløb svarende til 60 % af lønnen pr. måned.

For så vidt angår kombinerede konkurrence- og kundeklausuler skal den ansatte kompenseres med 60 % af lønnen pr. måned i de maksimalt 6 måneder som denne klausul må være gældende.

#### **Afsluttende bemærkninger:**

Ovenstående gennemgang af ansættelsesklausul-loven fremhæver alene udvalgte ændringer og er således ikke en udtømmende gennemgang af de nye ændringer. Emner som kombinerede konkurrence- og kundeklausuler, udbetalingen af kompensation, den ansattes tabsbegrænsningspligt samt ansættelsesklausuler i forbindelse med kollektive overenskomster er ligeledes væsentlige punkter en virksomhed skal holde sig ajour med.

Det anbefales derfor, at arbejdsgiverens ansættelsesaftaler underkastes et serviceeftersyn med henblik på at få klarlagt, om ansættelsesaftalerne fremadrettet er med til at sikre og beskytte virksomheden mod tab af know how og nøgleinformationer til evt. konkurrenter.

#### **FAKTA og FORMALIA**

Loven: Lov om Ansættelsesklausuler, af 15.12.2015 (L2015 1565).

Fastsætter nye krav og rammer for ansættelsesklausuler. Således reguleres bl.a.: klausulernes længde, krav om kompensation, udbetalingen af kompensationen, krav til klausulernes formulering. Danske Speditørers Juridiske Afdeling bistår medlemmer af foreningen med ansættelsesretlige spørgsmål.

#### **SPEDITIONSRET**



## FULDMAGTER TIL TOLDOPGAVER

Ved ikrafttrædelsen af det ny EU Toldkodeks (UCC) pr. 1. maj 2016 har Danske Speditører udarbejdet en fuldmagt til brug for medlemmerne ved håndtering af toldopgaver. Danske Speditører har i flere år tilbudt en fuldmagt til medlemmerne, og denne fuldmagt har nu været underkastet et serviceeftersyn.

**Af Advokat Rasmus Køje, rak@dasp.dk, og advokatfuldmægtig Søren Nicolay Edsen Johansen, sej@dasp.dk**

Toldkodeksen indeholder regler for fuldmagtsforholdet mellem klareren (ordregiveren) og toldrepræsentanten (fx speditøren). Reglernes formål er at skabe klare rammer for toldrepræsentantens relation til toldmyndighederne. Det følger således af UCC art. 18, at enhver person kan udpege en toldrepræsentant, der kan repræsentere klareren på to måder: ved direkte repræsentation eller ved indirekte repræsentation. Den hidtil gældende repræsentationsordning fremgik af forordning 2913/1992, artikel 5. Denne ordning fortsætter og fremgår nu af Toldkodeksens artikel 18 og 19 med visse sproglige ændringer.

En repræsentation kan således være:

- direkte, når toldrepræsentanten handler i en anden persons navn og på en anden persons vegne,
- eller
- indirekte, når toldrepræsentanten handler i eget navn, men på en anden persons vegne.

Toldrepræsentanten skal til enhver tid kunne dokumentere, at denne er i besiddelse af en gyldig fuldmagt på toldmyndighedernes forlangende, jf. UCC artikel 19. Denne formalitet opfyldes bedst ved at der udfærdiges en skriftlig fuldmagt mellem klareren og toldrepræsentanten. Lykkes det ikke toldrepræsentanten at dokumentere fuldmagtsforholdet overfor toldmyndighederne, vil myndighederne anse toldrepræsentanten for at handle i eget navn og på egne vegne. Toldre-

præsentanten vil i dette tilfælde kunne risikere at hæfte for evt. toldskyld og andre afgifter.

### **Skal jeg forny mine eksisterende fuldmagter?**

Svaret på dette spørgsmål kan naturligvis kun besvares konkret på baggrund af fuldmagtens indhold. Som minimum bør fuldmagten indeholde en beskrivelse af de opgaver klareren giver toldrepræsentanten kompetence til at udføre. Eksempelvis i import og eksportsituationer. Dernæst bør fuldmagten klart og tydeligt angive, hvilken form for repræsentation der er tale om (direkte eller indirekte repræsentation).

Juridisk Afdeling i Danske Speditører har udarbejdet et udkast til en fuldmagt, der kan anvendes af foreningens medlemmer. Dokumentet tager udgangspunkt i speditørens behov for afdækning af risici og ansvar.

Det anbefales, at man tager kontakt til Danske Speditørers Juridiske Afdeling forud for implementering af fuldmagter i virksomhedens drift, idet der kan være behov for at tilrette udkastet til den enkelte virksomhed.

Juridisk Afdeling i Danske Speditører monitorerer udviklingen af toldreglernes anvendelse i praksis kontinuerligt med henblik på at løse fremtidige uforudsete og ganske komplekse problemstillinger tilknyttet Toldkodeksen. Således arbejdes der p.t. med at finde en løsning på den situation, hvor en speditør anvender en underleverandør til løsning af toldopgaver. Problemstillingen går ud på, at underleverandøren ofte alene vil have en

## SPEDITIONSRET

fuldmagt fra sin ordregiver, dvs. speditøren, og ikke en fuldmagt fra den virksomhed, hvis toldangivelse mv. toldopgaven reelt angår.

Juridisk Afdeling i Danske Speditører tilsigter, at denne problemstilling i Danmark løses på baggrund af praksis i de øvrige EU-medlemslande med henblik på at etablere en standardiseret fuldmagt, der også anerkendes uden for Danmarks grænser.

#### **Yderligere spørgsmål:**

For yderligere spørgsmål og bemærkninger er du velkommen til at kontakte Danske Speditørers Juridiske Afdeling.

Vi kan kontaktes på 70 13 12 14. Læs mere [her](#).

**Hvornår fik du sidst et godt råd?**

**RING KUN ÉT STED:**

**70 13 12 14**

SAMARBEJDSPARTNERE:

**IUNO**

DELACOUR

**NO:DE:CO**  
NORDIC DEBT COLLECTION AS

**SPEDITIONSRET**