

Per Ekelund

Transportaftaler



Jurist- og Økonomforbundets Forlag

Transportaftaler

© 1991 by Jurist- og Økonomforbundets Forlag

Alle rettigheder forbeholdes.

Mekanisk, fotografisk eller anden gengivelse eller mangfoldiggørelse af denne bog eller dele heraf er uden forlagets skriftlige samtykke ikke tilladt ifølge gældende dansk lov om ophavsret.

Tryk: Narayana Press, Gylling

Indbinding: Damm's Bogbinderi, Randers

Printed in Denmark 1991

ISBN 87-574-6060-4

Indhold

Forkortelser	10
Forord	11
1. Transportjuraens kilder	17
1.1. Søtransport	21
1.1.1. Færgetrafik – short sea	26
1.2. Banetransport	30
1.3. Vejtransport	33
1.3.1. Internationale transporter	34
1.3.1.1. CMR	34
1.3.1.1.1. Nøgle til CMR-loven og konventionen	35
1.3.1.1.2. Kriterier for anvendelse af CMR	38
1.3.1.1.2.1. Geografiske betingelser	39
1.3.1.1.2.2. Køretøj	41
1.3.1.2. Fragtbrevsklausuler	42
1.3.2. Nationale transporter	43
1.3.2.1. CMR ved indenrigs godstransport	44
1.3.2.2. Indenrigs godstransportlov	44
1.3.2.3. Fragtmandsbestemmelser	45
1.3.2.4. Færdselsloven	45
1.4. Luftfragt	47
1.5. Kombinerede og gennemgående transporter	52
1.5.1. Gennemgangstransport – samme transportmidler ...	53
1.5.1.1. Søtransport	54
1.5.1.2. Banetransport	55
1.5.1.3. Vejtransport	56
1.5.1.4. Lufttransport	60
1.5.2. Kombinerede transporter – forskellige transportmidler	61
1.5.2.1. Network system	68

Indholdsfortegnelse

1.6.	Standardbestemmelser	69
2.	Transportaftalens parter	75
2.1.	Ladningsinteressen	75
2.2.	Fragtføreren	78
2.2.1.	Hæftelse for medhjælper	79
2.2.2.	Springende regres	80
2.2.3.	Medhjælperes ansvar	84
2.3.	Den kontraherende fragtfører	84
2.3.1.	Søtransport	87
2.3.2.	Banetransport	93
2.3.3.	Vejtransport	96
2.3.4.	Lufttransport	97
2.3.4.1.	Kurertjenester	98
2.4.	Medhjælper	99
2.4.1.	Speditøren	99
2.4.2.	Stevedoren	101
2.4.3.	Skibsmægleren	103
3.	Transportdokumenter	107
3.1.	Sørettens transportdokumenter	111
3.1.1.	Konnossement	111
3.1.1.1.	Konnossementsansvaret	111
3.1.1.1.1.	Indemnitetserklæringer	115
3.1.1.2.	Konnossement på basis af certeparti	116
3.1.2.	Sea Way Bills	119
3.2.	Banefragtbrevet	121
3.3.	CMR-fragtbrevet	121
3.3.1.	CMR-fragtbrevets beviskraft	121
3.4.	Luftfragtbrevet	124
3.5.	Andre dokumenter	125
3.6.	Transportdokumentet og remburs	126
4.	Misligholdelse af transportaftaler	129
4.1.	Afsenders oplysningspligt	130
4.2.	Fragtførerens udeblivelse	132
4.3.	Ladningsejermora	134
4.3.1.	Godset leveres ikke	134
4.3.2.	Godset kan ikke afleveres	135
4.4.	Forsinkelse	136

Indholdsfortegnelse

4.4.1.	Søtransport	137
4.4.1.1.	Deviation	138
4.4.1.1.1.	Forsinkelsesdeviation	139
4.4.1.1.2.	Geografisk deviation	140
4.4.1.1.3.	Omlastning	140
4.4.1.2.	Forsinkelse efter sølovens § 118	141
4.4.2.	Banetransport	142
4.4.3.	Vejtransport	144
4.4.3.1.	Afleveringsfrist overskrides	144
4.4.3.2.	Overskridelse af befordringstid	145
4.4.4.	Luftfragt	146
4.5.	Udleveringsansvar	147
4.5.1.	Det søretlige udleveringsansvar	147
4.5.2.	Udleveringsansvar ved andre transportformer	148
4.5.3.	COD/CAD og efterkrav	154
4.5.3.1.	Betalingen	154
4.5.3.2.	Kravet mod fragtføreren	155
4.5.3.3.	Efterkravslignende forhold	158
4.6.	Bortkomst og misbrug af dokumenter	158
5.	Transportskader	161
5.1.	Fra culpa til objektivt ansvar	163
5.1.1.	Culpa og omvendt bevisbyrde: Søtransport og luftfragt	164
5.1.2.	Objektivt ansvar: Vej- og banetransport	168
5.2.	Ansvar og ansvarsfrihed	171
5.2.1.	Generelle ansvarsfrihedsgrunde	174
5.2.1.1.	Egen skyld	174
5.2.1.2.	Force majeure	175
5.2.1.3.	Godsets egen beskaffenhed – manglende eller mangelfuld emballage	178
5.2.2.	Specielle ansvarsfrihedsgrunde	180
5.2.2.1.	Sørettens nautiske fejl	180
5.2.2.2.	Søfartens risici	181
5.2.2.3.	Skjulte fejl ved skibet	182
5.2.2.4.	Gods uden beskyttelse	182
5.2.2.4.1.	Søtransport: Dækslast	182
5.2.2.4.2.	Bane- og vejtransport: Brug af åbne vogne	184
5.2.2.5.	Vejtransport: Læsse- og stuvefejl	185
5.2.2.5.1.	Chaufførens tilsynspligt	185

Indholdsfortegnelse

5.2.2.5.1.1.	Åbenbare læssefejl	186
5.2.2.5.1.2.	Særlig sagkundskab	189
5.2.2.5.2.	Aftaler om risiko og ansvar	190
5.2.2.5.2.1.	Sørettens FIO(S)-klausuler	191
5.2.2.6.	Fejl ved materiel	192
5.2.3.	Sødygtighed	195
5.2.4.	Samvirkende skadesårsager	196
5.3.	Ansvar for gods før og efter transport	198
5.3.1.	Fra tackle-to-tackle til varetægtsansvar	200
6.	Erstatningen	205
6.1.	Beregning af erstatning	205
6.1.1.	Følgeskader	207
6.1.2.	Skønsmæssig erstatning	210
6.1.3.	Havariagentens besigtigelse og skøn	211
6.1.4.	Forsinkelse	213
6.1.5.	Fra forsinkelse til bortkomst	214
6.1.6.	Rente	216
6.1.7.	Valutaomregninger	217
6.2.	Ansvarsbegrænsninger	217
6.2.1.	Oversigt over begrænsningerne	217
6.2.2.	Særlige Trækningsrettigheder (SDR)	221
6.2.3.	Ansvarsbegrænsning for medhjælpere	222
6.2.4.	Vægt og kollo	222
6.3.	Ansvar uden begrænsninger	224
6.3.1.	Grov uagtsomhed, forsæt	225
6.3.2.	Angivelse af værdi og særlig interesse	228
6.3.3.	Terminstransporter	229
6.4.	Nedsættelse eller bortfald af erstatning	230
6.5.	Overtagelse af ejendomsretten	234
7.	Reklamation	237
7.1.	Reklamationsfrister	241
7.2.	Begrundet forbehold og indsigelse	243
7.3.	Skadesrapporten	243
7.3.1.	Søprotest, banerapport og claim notice	245
7.4.	Trediemands reklamation	246
8.	Forældelse	249
8.1.	Afbrydelse af forældelsesfristen	252

Indholdsfortegnelse

8.2.	Suspension af forældelsesfristen	254
8.2.1.	Krav afbryder forældelsesfristen	254
8.2.2.	Aftalt suspension	255
8.2.3.	Stiltiende suspension	257
8.3.	Forældelse mellem fragtførere	259
8.4.	Forlænget forældelse ved grov uagtsomhed	261
8.5.	Forældelse af andre krav	262
8.5.1.	Fragtkrav	262
8.5.2.	Krav efter misligholdelse	264
Litteraturliste		265
Domsregister		271
Lovregister		277
Stikordsregister		279

Forkortelser

Se også stikordsregister og litteraturliste

AfL	Arkiv for Luftrett. Norsk Forening for Luftrett, Universitetsforlaget, Oslo.
CIM	Konventionen om jernbanetransport
CMR	Konventionen om aftaler om godstransport ad landevej, respektive fragtaftaleloven
EAL	Erstatningsansvarsloven
ETL	European Transport Law
FAL	Forsikringsaftaleloven
FBL	FIATA Combined Transport Bill Of Lading
FCL	Full Container Load
FCR	FIATA FCR – Forwarders Certificate of Transport
FCT	FIATA FCT – Forwarders Certificate of Transport
HD	Højesteretsdom
HSD	Hof- og Stadsrettens dom
ICC	International Chamber of Commerce, Det Internationale Handelskammer
JD	Juristens Domssamling
LCL	Less Container Load
NSAB	Nordisk Speditørforbunds Almindelige bestemmelser for spedition, transport og oplagring
NDS	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender, udgivet af Nordisk Skibsrederforening, Oslo.
NVOCC	Non Vessel Operating Common Carrier, kontraherende fragtfører uden eget befordringsmiddel
SDR	Special Drawing Rights – særlige trækingsrettigheder
SHD	Sø- og Handelsretsdom
SHT	Sø- og Handelsretstidende. 1862-1968
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap
UCP	Det Internationale Handelskammers rembursbestemmelser
UfR	Ugeskrift for Retsvæsen
URD	Byretsdom
VLD	Vestre landsrets dom
ØLD	Østre landsrets dom

Forord

Transportjura defineres i denne bog som retsregler om befordring af gods. Feltet kan indsnævres yderligere ved tilføjelsen international til emnet godsbefordring, selvom bogen også kommer ind på indenlandske transporter i forbindelse med afgrænsning af de internationale transporter.

Måske kan indholdet af denne bog i virkeligheden bedre beskrives som en fremstilling af reglerne om samspillet mellem transportkøbere og fragtførere. Transportkøberne er fortrinsvis danske importører og eksportører. Fragtførerne er de mange transportører, som tilbyder at befordre det danske import- og eksportgods, enten med egne transportmidler eller som kontraherende fragtførere i kraft af aftaler om godsbefordring med udførende fragtførere.

Hermed er bogens vigtigste aktører bragt ind på scenen.

Hovedformålet med denne bog er at beskrive disse parter indbyrdes retsforhold, således som det kommer til udtryk ved indgåelse og udførelse af aftaler om internationale godstransporter.

Transportjuraen har i de sidste årtier foretaget et vigtigt skift fra at være transportmiddelorienteret til at være godsorienteret. I denne bog inviteres til det næste skridt, hvor aftaleforholdene bliver de afgørende. I overensstemmelse med denne ide har bogen fået titlen transportaftaler.

Umiddelbart forekommer det naturligt at opdele en bog om transportjura i fire dele: En om hvert transportområde – sø, vej, bane og luft. I denne bog er skellene mellem transportområderne så vidt muligt brudt ned. Det skyldes for det første, at forskellene mellem på den ene side sø- og luftretten og på den anden side vej- og baneretten er forholdsvis små, selvom de naturligvis ikke må bagatelliseres; der er faktisk vigtige forskelle, bl.a. i reglerne om reklamation, forældelse og ansvarsbegrænsning. Det vil fremgå af kapitel 1 om transportjuraens kilder, at luftretten i sin tid blev baseret på søretten, og at CMR-konventionen om landevejstransport fandt sit forbillede i CIM-konventionen om jernbanetransport. Feltet kan således indsnævres til to områder, hvor de indbyrdes afvigelser indenfor hvert område er forholdsvis små, men selvfølgelig ikke betydningsløse. Imellem de to områder er der vigtige og afgørende forskelle.

For det andet giver en samlet behandling mulighed for en komparativ analyse. Ville man behandle transportformerne hver for sig, kunne man lige så godt skrive fire forskellige bøger!

Forord

For det tredje – og det er det vigtigste – har udviklingen medført, at interessen for transportmidlerne er trængt i baggrunden til fordel for transportaftalerne. Transportkøberen er stort set lige glad med om godset sejler, flyver eller kører, så længe det kommer frem i rette tid i rette stand i overensstemmelse med transportaftalen. Ofte benytter fragtføreren flere forskellige transportformer i kombinerede forløb. Transportkøberens vigtigste forudsætning er, at godset bliver leveret på bestemmelsesstedet i overensstemmelse med transportaftalen. Fragtførerens tilrettelæggelse og udførelse af transporten er underordnet for transportkøberen. Det afgørende for bedømmelsen af parternes retsstilling er derfor ikke transportmidlerne, men transportaftalen.

I de sidste tiår har den kontraherende fragtfører haft betydelig fremgang. Man kan uden stor risiko hævde det standpunkt, at der nu i begyndelsen af 1990'erne nok indgås flere transportaftaler mellem kontraherende fragtførere – hvoraf nogle undertiden kaldes NVOCC'ere – og transportkøbere, end der indgås aftaler med de traditionelle fragtførere med egne transportmidler og transportkøbere, specielt såfremt talen kun er om stykgods. Det betyder naturligvis ikke, at de udførende fragtførere har mistet godset. Tværtimod! Udviklingen har imidlertid medført, at markedsføringen og kontraheringen af internationale godstransporter i vidt omfang foretages af kontraherende fragtførere, som derpå overlader den fysiske transport til de udførende fragtførere.

Det er denne udvikling, som denne bog søger at belyse ved i vidt omfang at acceptere den kontraherende fragtfører som ligeberettiget part i transportjuraen. Det er et hovedsynspunkt i denne bog, at denne udvikling vil være retningsgivende for den juridiske analyse af 1990'ernes transportjura.

I de sidste årtier er der sket et skift fra den individuelle befragtning af transportmiddel til befordring i transportsystemer. Skiftet har været mest markant ved den mest farverige del af transportjuraen – søretten med den århundredgamle tradition. Størstedelen af dansk eksport og import befordres nu i linietrafikkens ruter. Det er i overensstemmelse med en tydelig tendens i den europæiske søtransport: Europa importerer råvarer i bulk – oftest trampfart – og eksporterer forædlede industriprodukter i liniefart. De internationale søtransporter af begge kategorier når sjældent danske havne. De store skibe anløber fortrinsvis de kontinentale havne, og herfra sejles godset videre pr. feederbåd – eller køres med bil eller jernbane.

Skibsbefragtning til og fra Danmark under tids- eller rejsecerteparti er derfor blevet en sjældenhed. Dette gælder især helbefragtningen. Den del af søretten, som knytter sig til disse farter, er derfor uhjælpeligt blevet overhalet af udviklingen. Dette hænger også sammen med, at Danmark nu

kun kan mønstre nogle få rederier, hvoraf de vigtigste endda sjældent eller aldrig besejler Danmark.

Den tid er forbi, da danske købstæder blev bundet sammen af pakkebåde fra havn til havn. Den nationale godstransport til søs er næsten fuldstændig forsvundet. Den er blevet overtaget af fragtmænd, som kører godset ad landevej.

Tilsvarende er den nationale skibsbefragtning så godt som ophørt. Der findes stadig en nordisk tramsskibsflåde, som også finder beskæftigelse på Nordsøen, i den engelske kanal, i franske, spanske og portugisiske havne og langt ind i Middelhavet. Men lastbilen har i vidt omfang udkonkurreret dette erhverv.

I international sammenhæng er den danske shippingbranche imidlertid ikke blevet sejlet agterud: Der er stadig en del danske shippingfirmaer, som formidler international trampfart mellem fremmede lande og verdensdele. Og vore rederier hører hjemme i verdensklassen.

Hvorom alting er: Størstedelen af dansk import og eksport til søs sejler i de rene linietraffikker, som nu er verdenshandelens hovedfærdselsårer til søs. Med beklagelse må den individuelle befragtning af skibe derfor som hovedregel udelades i denne bog, som især henvender sig til danske transportkøbere, fragtførere og andre med interesse for international godsbeholdning.

I overensstemmelse med den udvikling, der for eksempel også afspejles i de nye Hamborg-regler, hvor man anvender udtrykket »carrier« – oversat i sølovsudvalgets 2. betænkning (Industriministeriet, Betænkning nr. 1215) med »transportør« og ikke det ellers anvendte fragtfører – er de traditionelle søretlige termer bortfragter og befragter udeladt i denne bog til fordel for udtrykkene fragtfører og transportkøber. Fragtfører anvendes som overbegræb for både den udførende fragtfører, som faktisk udfører den fysiske transport, for eksempel skibsredere og vognmænd, og den kontraherende fragtfører, som ikke selv transporterer, men som påtager sig et fragtføreransvar ved aftale, for eksempel speditører og de senere i denne bog meget omtalte NVOCC'ere.

Denne bog tager sit udgangspunkt i dansk import og eksport, og den beskriver og analyserer derfor dansk transportjura. Den kommer kun i begrænset omfang ind på fremmed transportjura. Der er betydelige forskelle i retsopfattelsen, selv inden for Europa; dansk og engelsk søret afviger således på en række felter markant fra hinanden. I et vist omfang inddrages anden nordisk ret; der er på de fleste områder retsenhed i transportjuraen i Norden. Der henvises derfor ofte til nordisk, juridisk litteratur. Bogens omfang tillader desværre ikke en tilbunds gående, forsvarlig gennemgang af fremmed ret.

Forord

Blandt de emner, som bogen ikke behandler, er fragtspørgsmål. Fragt for stykgods og samlastningsenheder, for eksempel containere, eller hele ladninger i internationale godstransporter fastsættes som hovedregel efter internationale tariffer uden dansk særpræg. De fastsættes ved søværts linietrafik af de store skibsfartskonferencer og ved jernbane- og lufttransport af banernes og luftfartsselskabernes internationale organisationer. Ved fastsættelse af rater og tariffer for søtransport har vi derfor slet ikke noget at sige. Danske myndigheders godkendelse af tariffer på bane- og luftområdet er som regel en ren formalitet.

På charterområdet er der en principielt fri prisdannelse, som bestemmes af udbudt godsmængde til transport og ledig kapacitet; dette gælder alle fire transportområder.

Der er stof nok til en dansk fragtret, men emnerne ligger udenfor denne bogs rammer.

Blandt emnerne i transportjuraens familiekreds er også forsikring, som ikke – bortset fra nogle få bemærkninger om samspillet mellem vareforsikringen og fragtføremes ansvarsforsikring – behandles i denne bog. Interesserede henvises til Preben Lyngsø's bog *Dansk Forsikringsret*, som indeholder et kapitel om transportforsikring, herunder navnlig sø- og vareforsikring.

Et andet emne, som ikke berøres i denne bog, er farligt gods. Interesserede henvises til Lise Skovby og Bernhard Gomards bog om vejtransport af farligt gods fra 1982. Der er utvivlsomt brug for en ajourført, bred fremstilling af ansvarsforholdene ved transport af farligt gods, ikke blot ved vejtransport, men dækkende alle fire transportformer. Dette koncept er så omfattende, at det helt falder udenfor denne bogs rammer; en begrænset viden om dette vanskelige emne er farlig viden.

Denne bog indeholder et stort antal domme, der gengives som resumeer af domssamlingernes domstekster. Disse domme indledes med en henvisning til domssamlingen og en angivelse af transportområdet. Herefter følger et nøgleord, der placerer dommen i en juridisk referenceramme, og en kort karakteristik.

De citerede domme er oplyst i domsregisteret, som i sig selv viser en interessant historisk udvikling. Den første dom om vejtransport er fra 1952, og op igennem 1950'erne var der ret få domme i sager om vejtransport. Indtil da var sol og vind nok nogenlunde forholdsmæssigt fordelt mellem sager om godstransport ad jernbane og til søs i forhold til det da udførte transportarbejde, nemlig med en snes banedomme og et halvt hundrede domme i søsager fra århundredes begyndelse til udgangen af 1960'erne; denne optælling refereres med et forbehold for domme i det nu hensøvede Sø- og Handelsretstidende, som indeholder domme, der ikke indgår i denne

statistik; det understreges at der alene tænkes på domme om godstransport indenfor denne bogs rammer. I 1970'erne ændredes billede: Et dusin domme i søsager – og næsten en snes vejsager. I 1980'erne var dette endnu mere markant: Stadig mindre end et dusin domme i søsager, nogle få domme om luftfragt, også ganske få om kombinerede transporter – og næsten et halvt hundrede sager om vejtransport. Tendensen er klar: Vejretten er blevet en mere omfattende juridisk disciplin end den jura, der vedrører alle de tre andre transportformer tilsammen. Sørensen har måttet vige pladsen som transportjuraens primus inter pares.

Danmark har iøvrigt formentlig europæisk og med sikkerhed nordisk rekord i antal domme i sager om vejtransport. Det skyldes antagelig at de fleste danske eksportvognmænd har deres ansvarsforsikring i tyske forsikringsselskaber, som har vanskeligt ved at forstå den danske fortolkning af CMR-loven. Transportjurister bør være danske eksportvognmænd, som har betalt hele dette gilde, taknemmelige. Spekulation i den lave CMR-rente på 5% kan naturligvis også have sin andel i proceslysten!

Domsregisteret er ført a jour til 1. januar 1991.

Juristforbundet har udgivet en kommentar til søloven og en kommentar til CMR-loven, og kommenterede udgaver af baneloven og luftfartsloven kan findes i Dansk Speditørforenings lærebøger om vejtransport og om luftfragt. Disse kommentarer kan være nyttige opslagsværker ved læsningen af denne bog.

KAPITEL 1

Transportjuraens kilder

Transportjuraen består af en række retsregler, som kan systematiseres ved inddeling efter befordringsmiddel. Hermed får hver af de fire transportmåder hver deres retsområde som delområde under transportjuraen: Søret, baneret, vejret og luftret.

I det følgende gennemgås transportjuraens kilder med udgangspunkt i de fire klassiske transportformer. Transportjuraens retskildelære viser, hvilke retsregler en domstol må forventes at ville lægge til grund ved afgørelse af en tvist. Læren om transportjuraens retskilder spænder fra internationale konventioner, der er blevet ratificerede af Danmark og transformerede til dansk ret i form af lovgivning, til transportvilkår i individuelle standardkontrakter og transportdokumenter.

Til den traditionelle retskildelære for hvert af de fire transportområder føjer sig de regler, der gælder for de stadig flere og stadig mere komplicerede kombinerede transportere, hvor der anvendes flere forskellige transportmidler efter hinanden i et kombineret forløb, for eksempel bil/bane/bil, bil/sø/bil, bil/sø/bane og bil/fly/bil. Mulighederne er mange, og kun fantasien sætter grænser.

Det er karakteristisk for transportjuraen, at reglerne på de fire områder ikke er ens. Det har aldrig været muligt at nå en harmonisering af retsreglerne for de fire transportformer. Det ideelle ville naturligvis være, at der fandtes een transportkonvention, som alle lande kunne tilslutte sig ved ensartede, nationale love, omfattende alle fire transportmidler, og som desuden opstillede regler for de kombinerede transportere, hvor der bliver anvendt flere forskellige transportmidler. En sådan international konvention er imidlertid en utopi. Det har taget år at opnå enighed om teksterne i de internationale konventioner på hvert af de fire transportområder, og der er ingen som helst udsigt til at nogen indenfor overskuelig tid skal tage initiativ til en harmonisering af reglerne for de fire områder. Det er slet ikke, fordi det er teknisk umuligt at harmonisere reglerne; en håndfuld jurister og transportfolk kunne antagelig gøre det stykke arbejde indenfor en overskuelig tidsramme. Der er imidlertid betydelige økonomiske, politiske, handels- og

1. Transportjuraens kilder

prestigemæssige interesser på spil. Det vil utvivlsomt – uden sammenligning iøvrigt – være lettere at støbe verdensreligionerne sammen til een fælles gudsdyrkelse end at opnå en harmonisering af transportjuraens mangeartede regler.

Det må dog straks tilføjes, at en analyse af retsstoffet på transportområdet viser, at der faktisk er tale om en vis ensartethed mellem på den ene side søretten og luftretten og på den anden side baneretten og vejretten. Det skyldes, at luftretten i nogen grad tog udgangspunkt i søretten; Warszawa-konventionens fædre adopterede det søretlige ansvarssystem, herunder for eksempel begrebet sødygtighed, som blev til luftdygtighed. Det er dog ændret siden. Vejretten fandt sit forbillede i baneretten; CMR-konventionen blev skrevet over CIM-konventionens model.

Ansvarsmodellerne nærmer sig efterhånden hinanden. Det er interessant at se, at der med sørettens kommende Hamborg-regler og luftrettens sidste ændring af Warszawa-konventionen sker en tilnærmelse af disse to retsområder til baneretten og vejrettens objektive ansvarsmodeller.

Der er imidlertid store forskelle mellem systemerne, og man skal være varsom med at slutte fra det ene område til det andet. Der er – som denne bog vil vise – markante forskelle i ansvarssystemerne, hvor sø- og luftretten som udgangspunkt bygger på et skyldprincip – det såkaldte culpaansvar med omvendt bevisbyrde – medens bane- og vejretten er baseret på et ansvar uden skyld – det objektive ansvar – med mulighed for opnåelse af ansvarsfrihed ved force majeure eller efter dokumentation af nogle særlige forhold i forbindelse med godsets håndtering og karakter.

Der er betydelige forskelle i transportjuraens særlige regler om ansvarsbegrænsning, reklamation og forældelse. Beløb og frister er langt fra ens på de fire transportområder.

Retsreglerne på hvert område er baseret på internationale konventioner, som landene har indarbejdet i national lovgivning. På sø- og luftområdet er der endda tale om flerstrengede systemer, idet der her findes flere forskellige konventioner og protokoller.

Lovgivningen er som alt overvejende hovedregel præceptiv: Den kan ikke fraviges ved aftale. Luftfartslovens § 121 og CMR-lovens § 1, stk. 3, siger direkte, at aftaler og forbehold, der strider imod lovenes bestemmelser, er ugyldige. Baneloven har ikke gentaget en præceptivbestemmelse i CIM-konventionens art. 50, men loven må på grund af den forvaltningsretlige karakter antages udtømmende at regulere området uden mulighed for individuelle særvilkår.

Søloven tillader fravigelser, også fra de centrale ansvarsregler. Efter § 72 er befragtningskapitlet deklaratorisk; det kan fraviges ved aftale. Men en

1. Transportjuraens kilder

række bestemmelser, der er oplyst i sølovens § 168, kan kun fraviges for så vidt fravigelse er i transportkøberens favør. Denne præceptivitet gælder altså kun hensynet til ladningsinteressen; fragtføreren kan frafalde sine rettigheder eller forøge sine forpligtelser, men fragtførerens ansvar kan ikke sænkes under sølovens niveau.

Søretten er præget af en stadig kamp mellem på den ene side det ufravigelige regelsæt i lovgivningen og på den anden side redernes kreative udvikling af klausuler. Se følgende dom som eksempel på tilsidesættelse af en klausul som værende i strid med lovgivningen:

UfR 1947.739 SHD - Søtransport - Konnossement - Ansvarsfrihed for tredjemands fejl

Under indlastning af en damper i Århus havn styrtede et slæng med 36 kasser æg, bestemt til Antwerpen, ned i lasten, hvorved æggene knustes. Arbejdet blev udført i entreprise af et stevedorefirma og udførtes med benyttelse af havnens dertil lejede kran. Rederiet dømtes til at erstatte skaden, da det ikke var godtgjort, at uheldet ikke skyldtes fejl eller forsømmelse udvist af rederiet eller af nogen, som det svarede for, og da en klausul i konnossementet om, at skibet ikke hæftede for stevedorens fejl og forsømmelse, ikke kunne fritage rederiet for et ansvar som dette, jfr. konnossementslov § 3, stk. 8.

Udenfor det ufravigelige område slår konnossementetsbestemmelserne som hovedregel igennem. Se som eksempel herpå:

UfR 1987.492 HD - Søtransport - Konnossement - Værneting

Ved konnossement påtog en fragtfører sig at transportere et parti dybfrosne varer fra Århus til Nassau. Ved ankomsten til Nassau var varerne tøet op. Sag om erstatning blev herefter anlagt ved Sø- og Handelsretten mod fragtføreren, der havde godsværneting i Danmark. Der fandtes ikke grundlag for at tilsidesætte en bestemmelse i konnossementet om værneting i Rotterdam eller Amsterdam.

UfR 1940.326 HD - Søtransport - Konnossement - Værneting

Et firma F i N modtog med en italiensk rederi R et parti italiensk bomuldsfrømel. Da en del af ladningen viste sig at være beskadiget, indgik kaptajnen på, at det rederiet tilkommende fragtbærb deponeredes hos en skibsmægler i N til sikkerhed for et muligt erstatningsansvar. F anlagde derefter under henvisning til retsplejeloven § 248 erstatningssag ved retten i N, men da det af F indløste konnossement indeholdt en klausul om, at et hvilket som helst retsligt skridt, som ladningsmodtageren agtede at foretage mod rederen i forbindelse med konnossementet, skulle foretages i Genova - hvilken klausul ikke kunne betragtes som usædvanlig - og da der ikke i deponeringen kunne indlægges noget værnetingsafkald, blev sagen afvist.

Det må dog understreges, at læren om konnossementsklausulers gyldighed udenfor det præceptive område kan brydes af undtagelser. Der vil formentlig være en stærk tendens til tilsidesættelse af klausuler, der er uklare, og som

1. Transportjuraens kilder

ensidigt varetager den ene parts interesser, specielt såfremt denne part har forfattet klausulen. Den følgende dom går et langt stykke ad denne vej:

UfR 1989.630 SHD – Søtransport – Certeparti – Voldgift

I en sag anlagt ved Sø- og Handelsretten af bortfragter A mod befragter B vedrørende betaling af fragt indeholdt certepartiet en klausul, der bar overskriften General Average og efter den fortrykte tekst alene vedrørte general average, men hvor der til overskriften af B var tilføjet »and arbitration in London«. B påstod principalt sagen afvist med den begrundelse, at den nævnte klausul skulle forstås således, at det mellem parterne var aftalt, at alle tvister skulle afgøres ved voldgift i London. Udtalt, at det efter tilføjelsen til overskriften ikke var klart, hvad bestemmelsen omfattede, men den kunne forstås således, at tvister vedrørende general average – og kun sådanne tvister – skulle afgøres ved voldgift i London. Herefter, og da tilføjelsen var foretaget af B, og fortolkningstvivel derfor måtte komme denne til skade, blev afvisningspåstanden ikke taget til følge.

Lovene giver dog selv hjemmel for fravigelser på særlige områder. For eksempel kan transportkøberen deklarere en særlig interesse i afleveringen og dermed gennembryde nogle ansvarsbegrænsninger. Fragtføreren kan til søs forbeholde sig ansvarsfrihed forud for lastning og efter losning (sølovens § 168, stk. 2).

Ugyldighed må forudsætte, at en aftale eller et vilkår er i strid med en udtrykkelig, præceptiv bestemmelse. Et eksempel: I praksis indgås der mange aftaler om forlængelse af forældelsesfrister, også indenfor det præceptive bane- og vejområde. Disse aftaler er umiddelbart ganske utvivlsomt i strid med de præceptive regler. Vurdering af spørgsmålet om gyldigheden af en sådan aftale eller et tilsvarende vilkår må tage udgangspunkt i en prøvelse af spørgsmålet om, hvorvidt parterne fra starten har tilsigtet en – ugyldig – fravigelse fra lovens regler, eller om parterne efterfølgende har truffet en praktisk aftale, som iøvrigt ikke har præjudiceret forholdet mellem dem. Der er ingen tvivl om, at et konnossement- eller fragtbrevsvilkår, der på forhånd ændrer de legale, præceptive forældelsesfrister, ville være ugyldigt; i søretten ville fravigelser til fordel for ladnings-ejeren dog være tilladelige.

I lyset af dansk retsplejes forhandlingsmaksime, hvorefter parterne i vidt omfang bestemmer de emner, som retten skal tage stilling til, bør en aftale, indgået under et efterfølgende handlingsforkløb, om forlængelse af en forældelsesfrist imidlertid kunne realiseres efter sit indhold.

Der bør således kunne drages en sondring mellem forudgående – ugyldig – fravigelse fra reglerne og en efterfølgende – gyldig – disponering over konfliktområderne.

1.1. Søtransport

Den første danske sølov af 9. maj 1561 blev givet på en tid, da søfarten endnu ikke havde udviklet sig til en transportindustri. Det var Frederik den Andens Søeret, som senere næsten ord til andet indgik i Christian den Femdes Danske Lov fra 1683, hvis 4. bog handler om »Søretten«.

Da industrialiseringen satte ind i begyndelsen af 1800-tallet, opstod der rederier, som påtog sig transport af gods, først primært i charter ved tids- eller rejsebefragtning under certepartier, senere i linietrafik.

Rederne var naturligvis interesserede i at begrænse deres ansvar mest muligt. De indførte derfor klausuler med forbehold og ansvarsbegrænsninger i konnossementerne. Den korteste af sådanne klausuler siges at have lydt: »Not responsible for anything«. Andre klausuler var væsentlig længere. Den længste siges at have været på 289 ord mellem to punktummer. I takt med at klausulmængden voksede, måtte man bruge mindre og mindre sats, og teksten blev stedse vanskeligere at læse. Rederne kaldte tekstsiden for side 1 i konnossementet i et forsøg på at integrere klausulerne i transportaftalen.

Denne retstilstand var uacceptabel for ladningsejerne og deres forsikrings-selskaber, som følte behov for en sanering og forenkling med en mere retfærdig fordeling af rettigheder og forpligtelser. Dette behov var baggrunden for Haag-reglerne, der blev til efter en international konference i 1923. De er tiltrådt af næsten alle verdens lande, og de skabte bl.a. baggrunden for liniekonnossementets betydning i den internationale varehandel, fordi et ensartet retsgrundlag gav mulighed for standardisering og industrialisering, også på transportområdet.

En historisk interessant redegørelse for Haag-reglernes tilblivelse og indhold findes i Ugeskrift for Retsvæsen 1922 B side 132, »Haag-reglerne 1921« ved Sv. Aage Funder, og i de fleste lærebøger i søret (se litteraturlisten).

Haag-reglerne er ændret ved Visby-reglerne i 1968. Den nye udgave hedder derfor Haag-Visby-reglerne.

Forskellene mellem Haag-reglerne og Haag-Visby-reglerne skal navnlig findes i Haag-Visby-reglernes udvidelse af rederens ansvar, herunder ansvar for godset inden lastning i skibet og efter losning, idet Haag-Visby-reglerne har forladt Haag-reglernes gamle tackle-to-tackle-princip og nu pålægger rederen et ansvar for godset også i land. Desuden fastslår Haag-Visby-reglerne, at rederen er ansvarlig for forsinkelse. Ansvarsbegrænsningsbeløbene er højest efter Haag-Visby-reglerne, som også indeholder den betydningsfulde containerregel om beregning af erstatningen ved anvendelse af container i relation til kollo-ansvarsbegrænsningen.

1. Transportjuraens kilder

Efter indarbejdelsen af Visby-reglerne i søloven, som herefter svarer til Haag-Visby-reglerne fra 1968, bevarede man i dansk ret konnossementsloven, idet den stadig kunne få anvendelse, bl.a. som følge af mange landes tilbageholdenhed med ratificering af Visby-reglerne. Se herom Jørgen Bredholts artikler i *Juristen* 1973 side 363 og 1974 side 374. Konnossementsloven blev ophævet pr. 1. maj 1985.

Følgende lande har – som Danmark – opsagt deres tilslutning til Haag-reglerne:

* Belgien * Finland * Holland * Italien * Norge * Sverige

Den nugældende danske sølov er lov nr. 141 af 1. april 1985, som lovteknisk er en bekendtgørelse af den gamle danske sølov fra 1892 (lov nr. 56 af 1. april 1892). Den gamle lov har naturligvis været ændret mange gange.

Dansk lovgivning på søtransportområdet har således i mange år været tosporet: Dels har man fra gammel tid haft den egentlige sølov, dels har man siden 1938 og indtil 1985 haft konnossementsloven, som indeholder Haag-reglerne fra 1923.

Nogle lande anvendte samme fremgangsmåde som Danmark; andre lande ophævede Haag-reglerne og adopterede fuldstændigt Haag-Visby-reglerne. Enkelte u-lande havde slet ingen søret og tilsluttede sig Haag-Visby-reglerne. Andre lande ratificerede Haag-Visby-reglerne, men tog ikke de lovgivningsmæssige konsekvenser.

Denne liste omfatter lande, der har ratificeret Haag-Visby-reglerne; oplysningerne gives med forbehold, idet der stadig sker ændringer i denne liste.

* Belgien * Danmark * DDR * Equador * Finland * Frankrig * Holland * Italien
* Libanon * Norge * Polen * Schweiz * Singapore * Sri Lanka * Storbritannien *
Sverige * Syrien * Ægypten

Medens Danmark havde det såkaldte tostrengede system i søretten – søloven og konnossementsloven – var det vanskeligt at opstille skarpe og detaljerede retningslinjer for Haag-reglernes og Haag-Visby-reglernes respektive anvendelsesområder. Der var – og er – naturligvis ingen tvivl om at søretlige konflikter af ren dansk oprindelse skulle behandles efter søloven. Internationalt var det imidlertid ofte vanskeligt at fastslå kompetencefordelingen mellem Haag-reglerne og Haag-Visby-reglerne. Ganske mange lande fastholdt længe Haag-reglerne; Vesttyskland var således indtil fornylig en Haag-regel-stat.

Danmarks folkeretlige forpligtelse til at anvende Haag-reglerne faldt bort, da vi opsagde tilslutningen til konventionen og ophævede konnossementsloven. Det behøver imidlertid ikke at betyde, at danske domstole aldrig mere får brug for Haag-reglerne. Man kan sagtens forestille sig, at Haag-reglerne skal anvendes i kraft af en partsaftale, for eksempel gennem en henvisning til Haag-reglerne i et konnossement uden for sølovens anvendelsesområde.

En gennemgang af regler om lovvalg findes i den kommenterede sølov ad § 169, side 215 ff. Se endvidere Uffe Lind Rasmussens afhandling om jurisdiktionsklausuler og voldgiftsklausuler i søtransportkontrakter (Mærjus nr. 90, 1984) og Jørgen Bredholdts artikler i Juristen 1973 side 363 og 1974 side 374.

Fremstillingen i denne bog er baseret på den danske sølov med ændringer fra 1974, altså med Haag-Visby-reglerne som udgangspunkt. Størstedelen af disse retsregler findes i sølovens befragtningskapitel, 5. kapitel, om »Befordring af gods«, §§ 71-169 i den danske sølov. Hertil kommer enkelte bestemmelser i andre kapitler, bl.a. om forældelse og ansvarsbegrænsning.

Den forskelligartede retstilstand i verden giver mulighed for sagsanlæg, hvor det er mest bekvemt – og forventet mest udbytterigt – at placere sagen. Man taler om »forum shopping« og »forum conveniens«; fragtførerne vil som hovedregel foretrække Haag-lande, medens ladningsinteressen søger Haag-Visby-lande. Teknikken består i indarbejdelse af værnetings- og lovvalgs-klausuler i dokumenterne. På trods af resultatet i dommen UfR 1940.326 HD ovenfor synes tendensen nu at gå mod en kritisk holdning overfor disse klausuler.

Se for eksempel denne dom om værneting:

UfR 1978.290 HD - Søtransport - Konnossement - Voldgift

Varemodtager V anlagde sag mod rederiet R ved dettes hjemting med påstand om erstatning i anledning af, at et vareparti måtte skønnes at være gået tabt under transporten. Rederiet påstod sagen afvist under henvisning til, at der i certepartiet, oprettet mellem rederiet og en befragter B, var aftalt voldgiftsbehandling i London. Det for varepartiet udstedte konnossement var forblevet hos rederiet, idet det efter aftale mellem befragteren og rederiet blev ombyttet med tre delivery orders. Disse blev udstedt af rederiets agent, og det hed i teksten bl.a. »This Delivery Order is subject to all terms and conditions of the relevant Bill of Lading«. Antaget, at denne henvisning til »terms and conditions« i konnossementet, som igen henviste til »terms, conditions« i certepartiet, uden at disse var nærmere specificeret, ikke kunne ligestilles med en bindende voldgiftsaftale mellem rederen og en køber af varepartiet. Rederiets afvisningspåstand kunne derfor ikke tages til følge.

Klausulerne kritiseres ofte for at være trykt så småt, at de ikke kan læses. Manglende læsbarhed er et klart handicap, fordi anvendelsen af en given klausul forudsætter, at den er blevet vedtaget mellem parterne – og altså

1. Transportjuraens kilder

forudsætningsvist blevet læst af transportkøberne. I den følgende dom gjorde ladningsejerne gældende, at de ikke kunne læse klausulen, fordi den var trykt med for små typer, men de fik ikke medhold – måske fordi der var tale om en jurisdiktionsklausul, som gjorde danske domstole kompetente:

UfR 1975.607 SHD – Søtransport – Konnossement – Værneting

I den trykte tekst på bagsiden af rederiet R's anvendte konnossementsblanketter fandtes bl.a. følgende jurisdiktionsklausul: Any claim against the Carrier arising under this Bill of Lading shall be decided according to Danish law – and in the Danish courts. Under sag anlagt af rederiet ved dansk domstol mod ladningsejerne L, hvis gods var blevet beskadiget ombord i rederiets skib S 1 ved dets kollision med et liberiansk skib S 2, påstod ladningsejerne afvisning, idet man henviste til, at værmetingsaftalen var trykt med en så lille skrift, at den ikke opfyldte kravene til læselighed, og at den i øvrigt ikke efter sit indhold gav hjemmel til, at rederiet anlagde sag i Danmark. Rederiet var forinden blevet inddraget i en af ladningsejerne mod rederiet for S 2 ved amerikansk domstol anlagt sag, og rederiets påstand gik ud på, at ladningsejerne skulle friholde rederiet for ethvert erstatningsansvar, som rederiet måtte blive pålagt under den nævnte sag. Ladningsejerne fik ikke medhold i, at de ikke på grund af skriftens størrelse og læselighed skulle være bundet af teksten på bagsiden af konnossementet, og med hensyn til forståelsen af ordene i klausul 26 »Jurisdiction« fandtes det at være den mest naturlige forståelse, at alle krav, der udsprang af konnossementet, behandlede af dansk domstol.

Fremtiden i søretten er Hamborg-reglerne, som efter al forventning vil træde i kraft i løbet af 1990'erne, da det nødvendige antal stater ventes at ville have ratificeret dette nye søretlige regelsæt. Hamborg-reglerne vil imidlertid først slå igennem for alvor, når et stort antal vesteuropæiske lande har gennemført dem som national lovgivning, og det sker formentlig først i løbet af nogle år.

Til sin tid vil man få præcis de samme lovvalgsproblemer mellem Haag-Visby-reglerne og Hamborg-reglerne, som i sin tid fandtes mellem Haag-reglerne og Haag-Visby-reglerne. Historien vil gentage sig.

Det danske sølovsudvalg tager ikke skridtet fuldt ud til Hamborg-reglerne i det sølovsforslag, som udvalget har afleveret oplæg til i Betænkning om befordring af gods (sølovsudvalgets 2. betænkning, nr. 1215). Sølovsudvalget har – i lighed med de andre, nordiske landes sølovsudvalg – ønsket indtil videre at opretholde Haag-Visby-reglerne som grundlag for transportansvaret. Årsagen er primært at kun et fåtal af Danmarks handelspartnere har ratificeret Hamborg-reglerne.

Sølovsudvalget har dog i et vist omfang tilnærmet sølovsforslaget til Hamborg-reglerne, idet man – i det omfang tilslutningen til Haag-Visby-reglerne muliggør det – har udformet reglerne, så de svarer til Hamborg-reglerne. Sølovsudvalget viser også en række såkaldte Hamborg-alternativer

1.1. Søtransport

som illustration af, hvorledes de pågældende bestemmelser kan udformes ved en senere gennemførelse af Hamborgreglerne.

Sølovsudvalget fremfører i sin betænkning det generelle synspunkt, at sølovens nuværende befragtningsregler blev opbygget på et tidspunkt, hvor parternes interesse såvel ved hel- og delbefragtning som ved stykgodstransport var knyttet til sørejsens gennemførelse. Udvalget konstaterer, at liniefartens udvikling og især den udbredte anvendelse af kombinerede transporter har medført afgørende ændringer heri. Medens parternes interesser inden for hel- og delbefragtning fortsat er knyttet til sørejsens gennemførelse, er interessen ved stykgodstransport nu knyttet til godsets rejse som helhed og ikke blot til søleddet.

Dette generelle synspunkt fører til, at sølovsudvalget foreslår det nuværende befragtningskapitel i søloven afløst af to kapitler: Et kapitel om stykgodstransport og et kapitel om befragtning af skib. Søloven vil dermed få en helt ny struktur, idet kapitel 5 med 99 paragraffer afløses af de to nye kapitler – 13 og 14 – med henholdsvis 60 og 73 paragraffer.

Efter sølovsudvalgets forslag skal sølovens stykgodskapitel have følgende indhold:

Indledende bestemmelser §§ 251-254

Levering af gods §§ 255-261

Transporten §§ 262-267

Udlevering af godset §§ 268-273

Transportørens erstatningsansvar §§ 274-289

Afsenderens erstatningsansvar §§ 290-291

Konnossementet og andre transportdokumenter §§ 292-309

Tvistbilæggelse §§ 310-311

Denne nye struktur er udtryk for en modernisering af søloven, der er i overensstemmelse med udviklingen i 1980'erne, hvor det er blevet transportydelsen, der er afgørende for transportkøberen fremfor den transportmåde, som mere eller mindre tilfældigt er blevet valgt i den givne situation.

Selv om det oven for siges, at en harmonisering af reglerne på de forskellige transportområder vil være meget vanskelig at gennemføre, bør det bemærkes, at sølovens nye struktur gør det lettere – med tiden – at smelte reglerne sammen. Gennemføres forslaget, vil sølovens stykgodskapitel systematisk ligge tæt op ad bestemmelserne om befordring af gods i luftfartsloven, jernbaneloven og CMR-loven.

1. Transportjuraens kilder

1.1.1. Færgetrafik – short sea

I et land som Danmark er færgetrafikken af uhyre vigtighed – dels fordi Danmark endnu ikke er bundet sammen af broer, dels fordi vi må sejle for at komme til nogle af vore vigtigste markeder i de andre nordiske lande, i England og – i hvert fald for Østdanmarks vedkommende – Tyskland.

Udgangspunktet er, at søloven regulerer færgetrafikken, fordi søloven jo først og fremmest er en dansk lov om sejlads i danske farvande, men det er en sandhed med modifikationer, for DSB's ansvar for overførsel af gods og køretøjer statsbanefærgerne reguleres af jernbanelovens § 15, hvorefter DSB er ansvarlig for skade på køretøjer ved overførsel med færge på danske færgeruter og på ruter til og fra udlandet efter reglerne i jernbanelovens godsbefordringskapitel. Der er dog ikke ansvar for skader i forbindelse med ombord- og ilandkørsel eller for overførsel på åbent vogndæk. Jernbaneloven har ikke gentaget de særlige ansvarsfrihedsgrunde ved kombineret jernbane/skibsbefordring efter CIM-konventionen art. 48.

DSBs befordringsreglement fastsætter særlige ansvarsbegrænsninger for køretøjer på færger – 7000 kr. pr. køretøj eller 21 kr. pr kilo bruttovægt, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb. En Citroen XM, der koster 270.000 kr., og som vejer 1.280 kilo, erstattes altså med kr. 26.880. Jo dyrere bil, jo grellere forhold mellem værdi og erstatning.

I en dom fra 1960'erne åbnes der mulighed for at man kan anvende færdselslovens regler ved færgeoverførsel af en lastbil med gods, men det sker med tydelig skelen til sølovens regler om de særlige farer, der er forbundet med søtransport:

UfR 1966.724 SHD – Vejtransport – Færge – Ansvar efter færdselsloven

Trykkeriet A leverede reklamebrochurer til et svensk firma og lod brochurene afsende gennem sin speditør, som overdrog B at gennemføre transporten. Til denne lejede B en kølevogn hos R, hvis chauffør førte vognen under transporten, som foregik med Kastrup-Malmø Rutens færge. Vognen blev kørt ombord på færgen efter anvisning af færgens mandskab, som anbragte stopklodser ved vognens hjul og surrede den med et reb fra vognens bagaksel til færgens pullerter. Vejret var hårdt, og under sejladsen sprængtes surringen. Vognen skred ud, fik venstre side knust, og en del af brochurene faldt ud og blev beskadiget af vand. A påstod B og R dømt til at erstatte skaden, men B og R frifandtes. B's valg af vognmanden R havde været forsvarligt, og det kunne ikke bebrejdes chaufføren, at han trods det hårde vejr var taget med færgen. Der var ikke udvist culpøst forhold ved vognens anbringelse på færgen, den skete efter en styrmands anvisning, og surringen af vognen var sket ved færgens folk og på færgens ansvar. R fandtes heller ikke ansvarlig i medfør af færdselslovens § 65, som i og for sig også måtte kunne finde anvendelse under sejlads med færgen, da skaden efter det oplyste alene skyldtes vejret og mulige fejl fra færgens side.

1.1. Søtransport

I en dom fra 1968 tilsidesatte SØ- og Handelsretten sølovens (dagældende) § 122:

UfR 1968.916 SHD - Søtransport - Færgeoverførsel - Ansvarsbegrænsning
Under ilandkørsel fra en færge svigtede forbindelsen mellem broklappen og færgen, og forvognen til et tungt lastet lastvognstog faldt i vandet. Der fandtes at foreligge uagtsomt forhold fra færges side og fejl ved færgelejet, og ansvaret for ulykken fordeltes mellem færgen og ejeren af færgelejet med halvdelen til hver. Ikke ansvarsbegrænsning i henhold til sølovens § 122.

Skader ved færgeoverfart har givet anledning til en del tvister:

UfR 1953.1078 HD - Søtransport - Færge - Bil over Storebælt i hårdt vejr
Statsbanerne S fandtes i medfør af Statsbaneloven ansvarlig for skade på et automobil, som i hårdt vejr ombord på statsbanernes færge transporteredes over Storebælt, idet det ikke kunne antages, at skaden skyldtes mangler ved automobilet, og idet der ikke fra S var truffet fornødne foranstaltninger til at sikre automobilet under overfarten.

UfR 1952.1118 SHD - Søtransport - Færge - I hårdt vejr på Store Bælt
DSB anset ansvarlig for skade på automobiler, som i hårdt vejr transporteredes over Store Bælt, idet færgen ikke burde have medtaget vognene under de foreliggende forhold.

SHT 1950.200 SHD - Søtransport - Færge - Bil over bord
Et automobil, der var lastet på dæk, gik overbord under rejsen. Der fandtes ikke at kunne pålægges skibet ansvar for tabet.

UfR 1919.738 HD - Søtransport - Færge - Bil over Østersøen i hårdt vejr
De Danske Statsbaner fandtes ansvarlige for den skade, som en ladning kød havde lidt ved at blive vådt derved, at vognen, hvori det fandtes, var væltet under en storm på færgen fra Gedser til Warnemünde.

Immanuel Lorck gennemgår nogle af disse domme fra 1950'erne i UfR 1953 B 101, hvor Lorck konstaterer, at SØ- og Handelsretten støttede sine afgørelser på, at der var begået fejl fra statsbanernes side. Han noterer også, at retten – alt andet lige – ikke ville have været tilbøjelig til at pålægge banerne noget ansvar, hvis det ikke var godtgjort, at der var begået fejl eller udvist forsømmelighed. Han tager dermed indirekte stilling til valget mellem den dagældende banelovs § 37 og sølovens § 118, idet han gør opmærksom på, at baneloven kun giver ansvarsfrihed ved force majeure, og at manglende skyld ikke ubetinget fritager for ansvar, medens søloven fritager banerne for erstatningspligt, såfremt banerne beviser, at der ikke er udvist fejl eller

1. Transportjuraens kilder

forsømmelser. Banelovens ansvarsregel opfattes altså som strengere end sølovens regler.

De øvrige færgerederier på ruter mellem Danmark og de øvrige nordiske lande, England og Tyskland sejler som hovedregel efter sølovens regler, medmindre der udtrykkelig er henvist til et særligt regelsæt, for eksempel North Sea Standard Conditions of Carriage, som blev anvendt ved en containertransport over Nordsøen, jævnfør UfR 1989.593 HD. Sølovens ansvarsbegrænsningsregler blev anvendt i UfR 1971.81 SHD – citeret ad afsnit 6.2. – om en bil, der faldt i Limfjorden på grund af rederiets fejl; der var tale om en sejlads mellem København og Ålborg.

Twisten står ofte mellem en kontraherende fragtfører, som har påtaget sig transporten på CMR-vilkår som en landevejstransport, og hvor skaden på godset sker under en færgeoverfart, og et rederi, der påberåber sig et andet retsgrundlag – typisk søloven – end CMR-loven. CMR-fragtføreren er her i fare for at lide et tab, fordi regressen giver mindre end CMR-fragtføreren selv har måttet erstatte. CMR-lovens § 3 muliggør da, at også CMR-fragtførerens ansvar i forhold til transportkøberen skal bestemmes af sølovens regler. Se herom Leif Sevons meget humoristiske artikel, »Lastbil på færge. Lasteskadespørgsmål«, Marjus nr. 126 side 25, som illustrerer den høje grad af kompleksitet, der omgiver ansvarsspørgsmålene ved færgetransporter.

Bortset fra skader på materiel ved ombordkørsel er det hyppigst forekommende skadestilfælde ved færgeoverfart skader på biler, trailere og containere, forvoldt af andre biler, trailere og containere. Der er tale om et enkelt og ofte gentaget scenario: Færgen – eller en ro/ro-båd – kommer ud i hårds vejr. Biler, trailere og containere banker mod hinanden, medens søerne væter ind over vejrdækket. Der sker skade på godset og på materiellet.

Det er ikke umiddelbart logisk, at en sådan situation skal løses på grundlag af reglerne om det almindelige transportansvar. Fragtføreren overfører jo ikke gods, men transportenheder. I et vist omfang kan fragtføreren opnå ansvarsfrihed efter sølovens regler om farer og ulykker, der er særlige for søfarten. Reglerne om dækslast bør ikke stille sig hindrende i vejen herfor. Gods på lastbiler, i trailere og i containere er ikke udsat for fare, fordi overførslen finder sted på dæk. Godset er jo allerede beskyttet af transportmidlet.

Spørgsmålet er, om fragtføreren kan blive ansvarlig, fordi fragtføreren måske ikke har planlagt sammensætningen af lasteenheder godt nok på dækket. I sagen ND 1977 side 1 – Tor Mercia – lagde Sveriges Højesteret

1.1. Søtransport

til grund, at fragtføreren burde have haft mistanke om at stuvningen i en trailer var mangelfuld, og at der var fare for skade:

NDS 1977.1 - Søtransport - Ro/Ro - Stuvning

Et parti nylonspåner i fade, lastet på trailer, blev skadet undervejs fra Rotterdam til Gøteborg om bord på m/s Tor Mercia, da en last fra en anden trailer forskubbede sig og faldt over spånpartiet. Begge lastenheder var ankommet færdiglastede til rederiets terminal. Retten tilsidesatte rederiets indvending om at dets ansvar for stuvning ikke gjaldt den stuvning, som skete inden en trailer blev afleveret til terminalen. Rederiet blev tilpligtet at betale erstatning for skaden. Rederiets argument om at den skadede last skulle betragtes som en enhed ved anvendelse af § 4, stk. 5 i konnossementsloven vandt ikke bifald. Retten lagde afgørende vægt på at antallet af fade var anført i konnossementet. Högsta Domstolen i Sverige stadfæstede dom afsagt af Hovratten for Vastra Sverige den 10. april 1974 (Högsta Domstolen i Sverige den 23. februar 1977).

Dommen om det beskadigede gods på trailerne på Tor Mercia går meget vidt i statuering af rederansvar, idet rederen efter dommen ikke blot skal sørge for en hensigtsmæssig stuvning af trailerne på dækket, men også skal påse, at godset på trailerne er stuvet på forsvarlig vis. Dommen indeholder dog et forbehold i så henseende, idet det konstateredes, at lasten ikke var tildækket på den skadevoldende trailer.

I forslaget til en ny dansk sølov har sølovsudvaldet indsat en ny bestemmelse, § 256, om undersøgelse af pakningen, idet udvalget i sin beretning udtrykkelig henviser til Tor-Mercia-dommen som begrundelse for en ny bestemmelse om fragtførerens pligt til indvendig besigtelse af en container eller andre enhedslaster. Det siges, at fragtføreren ikke behøver at åbne en færdiglastet transportenhed, men at fragtføreren skal besigtige transportenheder, såfremt fragtføreren har grund til at tro, at der foreligger mangler. Man kan vel vanskeligt forestille sig, at en transportkøber skulle gøre gældende, at transportkøberens egen stuvning af for eksempel en container skulle være mangelfuld, men det er ikke desto mindre den indfaldsvinkel, som den nye bestemmelse kræver.

Der er her lagt op til nye konflikter på dette område. Kan man for eksempel af papirerne se, at en trailer måske ikke er helt fuld eller at lasten kan være sidetung, kan der let konstrueres en grund til indvendig inspektion, især hvis dette kan kombineres med en henvisning til den særlige placering på vejrdækket og andre, individuelle forhold for netop denne transport. Har fragtføreren forsømt det, opstår der allerede af den grund ansvar.

Bestemmelsen forekommer urealistisk og ude af trit med regelsætningen på dette område iøvrigt i de internationale konventioner. Det er vanskeligt at se begrundelsen for sølovsudvalgets forslag i sammenhæng med praktisk transportarbejde.

1. Transportjuraens kilder

1.2. Banetransport

CIM er den internationale konvention om befordring af gods på jernbaner. Konventionen er en del af et kompleks af aftaler mellem de vesteuropæiske samt en række afrikanske og asiatiske jernbaner, COTIF.

Bogstaverne CIM står for *Convention Internationale concernant le transport des Marchandises*. CIM revideres undertiden, og den seneste udgave er fra maj 1985. Den første CIM stammer fra 1890. Danmark tiltrådte konventionen i 1897.

CIM regulerer internationale godstransporter med jernbane. I henhold til banelovens § 2 kan regeringen indgå konventioner med andre lande om godsbefordring, og det er denne hjemmel, som er udnyttet ved dansk tilslutning til CIM.

Konventionen er en aftale mellem stater, som ved ratifikation forpligter sig til at sætte konventionens bestemmelser i kraft på deres territorium for international trafik. I Danmark har man gjort dette ved at gengive de væsentligste regler i lov om DSB, også kaldet baneloven, som altså i visse afsnit næsten er en forkortet udgave af CIM. I henhold til banelovens § 2 får CIM gyldighed i Danmark ved bekendtgørelse i Lovtidende. En række vigtige ændringer i CIM fra 1980 med gyldighed fra 1985 blev offentliggjort i Lovtidende C nr. 71 af 18. september 1985. Der er en række mindre væsentlige ændringer i CIM på vej med gyldighed fra 1. januar 1991; på tidspunktet for denne bogs seneste redaktion var de endnu ikke optaget i Lovtidende.

En del af CIMs bestemmelser er imidlertid ikke optaget i baneloven, men i DSBs godsbefordringsreglement. Baneloven må derfor suppleres med DSBs godsbefordringsreglement, hvor en række vigtige bestemmelser, bl.a. om ansvarsbegrænsning, findes. Det er imidlertid ikke hensigtsmæssigt at flytte væsentlige ansvarsbestemmelser fra en lov til et reglement, som i offentligretlig forstand må sidestilles med en bekendtgørelse. Det er betænkeligt, allerede fordi reglementet ikke følger de almindelige regler for offentliggørelse af bekendtgørelser. Det offentliggøres ikke i Lovtidende og foreligger vistnok alene i form af et internt ringbind hos DSB, hvor det går under fagudtrykket »Tarif 61«. Den sidste udgave heraf er fra 3. december 1990.

Ansvarsbegrænsninger kan være vidtgående indgreb i en transportkøbers normale retsstilling, og de bør derfor fremgå direkte af den relevante lov. Det er – set fra et forvaltningsretligt synspunkt – betænkeligt, at folketinget delegerer kompetencen til at fastsætte ansvarsbegrænsninger til trafikministeren, der jo er skadevolderens administrative og politiske chef. Hertil

1.1. Søtransport

kommer – set fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt – at overførslen til godsbefordringsreglementet gør retsstillingen uklar og uoverskuelig.

Af speciallitteratur henvises især til Th. Jensens klassiske værk om CIM, »Jernbanefragtkontrakten«, (DSB, København, 175 sider, 1975, ved konsulent, cand. jur. Henning Rasmussen), og til Dansk Speditørforenings lærebog »Banetransport« ved Knud Rebsdorf, 1985, som indeholder en kommenteret udgave af CIM og af jernbaneloven.

I det følgende ses en sammenstilling af jernbanelovens bestemmelser med CIM-konventionens. Der henvises både til konventionen fra 1970, som Th. Jensens kommentar anvender, og til udgaven fra 1985, så de to tekster – og kommentarer – kan sammenholdes.

Bane- loven §	CIM		
	1985	1970	
	Artikel		
	1	3	Gyldighedsområde
	2	3	Undtagelser fra gyldighedsområdet
4	3	5	Befordringspligt
17	4	7	Gods udelukket fra befording
17	5	8	Gods til befording på visse betingelser
3	6	8	Tariffer. Særoverenskomster
	7	12	Regningsenhed
	8	13	Særbestemmelser for visse befordinger
	9	14	Tillægsbestemmelser
	10	15	National ret
19	11	16	Afslutning af fragtkontrakten
18	12	18	Fragtbrev
	13	19	Fragtbrevets indhold
	14	20	Ruter og tariffer
24	15	22	Omkostningernes betaling
26	16	24	Interesse i afleveringen
25	17	25	Efterkrav og rede forskud
	18	26	Ansvar for angivelserne i fragtbrevet
21	19	27	Godsets tilstand, emballering og mærkning
22	20	28	Godsets indlevering og læsning
18,2	21	29	Verifikation

1. Transportjuraens kilder

Bane- loven §	CIM		
	1985	1970	
	Artikel		
18,3	22	30	Konstatering af masse og stykketal
	23	31	Overskridelse af lastgrænsen
	24	32	Fragttillæg
	25	34	Dokumenter, toldlukke
	26	35	Administrative forskrifter
20	27	36	Leveringsfrister
23	28	40	Udlevering
	29	44	Udligning af fragt
27	30	45	Ændring ved afsenderen
	31	47	Ændring ved adressaten
27,6	32	29	Udførelse af ordrene
28	33	50	Hindring for befordringen
28	34	53	Hindring for afleveringen
	35	55	Jernbanernes kollektive ansvar
30	36	56	Answarets omfang
31	37	64	Bevisbyrde
	38	65	Formodning ved nyindlevering
32	39	66	Formodning for, at godset er gået tabt
33	40	67	Erstatning ved tab
	41	68	Ansvar ved svind undervejs
34	42	69	Erstatning ved beskadigelse
35	43	70	Erstatning ved overskridelse af leveringsfristen
37	44	71	Forsæt eller grov uagtsomhed
	45	73	Begrænsning af erstatningen ved visse tariffer
36	56	74	Erstatning ved tegning af interesse i afleveringen
	47	75	Rente af erstatningen
(15)	48	76	Ansvar ved jernbane-skibsbefordring
	49	79	Ansvar for følgerne af nukleare begivenheder
5	50	80	Jernbanens ansvar for sit personale
	51	82	Andre krav
39	52	83	Fremsættelse af krav
	53	84	Reklamationer
	54	85	Personer, der kan sagsøge jernbanen
	55	86	Jernbaner, mod hvilke søgsmål kan anlægges
	56	87	Kompetence

1.1. Søtransport

Bane- loven §	CIM		
	1985	1970	
	Artikel		
40	57	88	Bortfald af krav mod jernbanen
41	58	90	Forældelse af krav
	59-66		Udeladt

Trediemandsansvaret ved jernbanedrift afgøres efter jernbanerstatningsloven fra 1921. Højesteret anvendte i sagen UfR 1963.49 HD erstatningsansvarsloven ved skade efter en togstammes påkørsel af en lastbil under rangering på en svensk færge i Københavns frihavn:

UfR 1963.49 HD - Søtransport - Færge - Tog mod lastbil

En DSB-rangermaskine, der blev betjent af banepersonale, var i færd med at rangere en togstamme om bord på en svensk færge i Københavns frihavn fra banernes havnespor, da togstammen ramte en lastbil, der holdt på færgen med øl til færges restauration. Skaden ansås forvoldt ved DSBs jernbanedrift, og erstatningsspørgsmålet blev afgjort efter lov om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift fra 1921. Der blev ikke taget hensyn til at rangeringen foregik under ledelse af færgens styrmand, og togstammen ansås ikke afleveret til de svenske jernbaner.

Et tilsvarende eksempel er UfR 1964.545 UD, hvor nogle montører ville skubbe en åben godsvogn, der stod på havneterrænet i Esbjerg, et stykke. Godsvognen ramte en anden godsvogn, som igen ramte en bil. Montørernes arbejdsgiver – ladningsejeren – blev ansvarlig overfor bilens kaskoforsikring.

1.3. Vejtransport

Fragtføreransvaret ved landevejstransport har forskellig udformning ved internationale transporter og ved nationale, danske transporter.

Reglerne om fragtførerens ansvar for godset under internationale godstransporter findes i fragtaftaleloven, ofte kaldet CMR-loven, fordi den er baseret på en international konvention, CMR-konventionen (Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route – på engelsk: Convention on the contract for the international carriage of goods by road).

1. Transportjuraens kilder

Loven gælder imidlertid ikke rene danske transporter, medmindre loven er aftalt mellem parterne som retsgrundlag for fragtkontrakten. Er det ikke tilfældet, gælder færdselsloven i det omfang, hvori den nu engang kan anvendes; såfremt færdselsloven ikke kan benyttes, må man falde tilbage på almindelig, dansk kontrakts- og erstatningsret, medmindre der er indgået en aftale om anvendelse af CMR-loven på dansk strækning.

Et eksempel på indgåelse af en aftale om CMR-loven som retsgrundlag for en indenlandsk transport er Dansk Speditørforenings CMR-fragtbrev, som indeholder følgende passus:

»Denne transport er underkastet CMR-konventionen, også selvom befordringen er aftalt eller faktisk udføres som en indenrigs transport«.

De danske fragtmænd anvendte indtil 1. maj 1991 nogle befordringsbestemmelser, som byggede på CMR-loven, men som indeholdt nogle afvigelser fra CMR-loven på vigtige punkter. Afvigelse var udelukkende i fragtmændens favør. Fragtmændene henviser til bestemmelserne i deres fragtbreve, og bestemmelserne bliver som hovedregel aftalegrundlag, såfremt fragtbrevet accepteres af transportkøberen. Se nedenfor afsnit 1.3.2.2.

1.3.1 Internationale transporter

1.3.1.1. CMR

CMR-konventionen er resultat af forhandlinger, som FN's økonomiske kommission for Europa tog initiativ til, og som afsluttedes den 19. maj 1956. Konventionen er tiltrådt af et stort antal lande, heraf flest europæiske, medens for eksempel de mellemøstlige og nordafrikanske stater (endnu) ikke har tiltrådt den.

Da Danmark skulle tiltræde konventionen, nedsatte justitsministeriet et udvalg, der afgav betænkning nr. 319 (1962). Udvalgsarbejdet gav anledning til, at der blev skrevet en selvstændig dansk udgave af CMR-loven, og det er årsagen til, at den danske lov nu på en række betydningsfulde punkter redaktionelt afviger fra for eksempel de tyske og engelske udgaver.

Dette kan kun beklages. Den ændrede redaktion giver ustandselig vanskeligheder i den praktiske anvendelse af konventionen i transportvirksomheder, hos forsikringsselskaber og blandt advokater. Man må således hele tiden være opmærksom på, at de danske paragraffer ikke passer med originaltekstens.

Nedenfor er en oversigt over paragrafferne i den danske lov, sidestillet med de oprindelige konventionsartikler. Det vil ofte være hensigtsmæssigt

1.3. Vejtransport

i korrespondance med udlandet at referere til konventionsartiklerne, da de som hovedregel vil svare til paragrafferne i den udenlandske lov.

Norge valgte som Danmark at skrive en norsk lov (Lov om fraktavtaler ved international godsbefordring på vej af 31. januar 1969 nr. 3). Sverige og Finland besluttede at gennemføre konventionen som en »blanketlov«, idet konventionens bestemmelser, kun med undtagelse af slutningsbestemmelserne, blev gjort til en umiddelbar bestanddel af gældende svensk og finsk ret. Den svenske lov herom er fra 24. januar 1969 og den finske fra 1973. Både den norske og den finske CMR-lov er nu blevet ophævet til fordel for love, der samler de internationale og de nationale bestemmelser – i Norge med lov nr. 68 af 20. december 1974 og i Finland med lov nr. 345 af 23. marts 1979. Sverige har vedtaget en separat lov om indenrigs vejtransport (lov af 7. juni 1974 (SFS 1974:610)).

1.3.1.1.1. Nøgle til CMR-loven og konventionen

Ved udarbejdelse af den danske CMR-lov fraveg justitsministeriets særlige CMR-udvalg på nogle områder den oprindelige konventionstekst, og det giver nu i praksis vanskeligheder, idet brugere af CMR-systemet i forskellige lande bruger forskellige paragrafnumre. Den følgende liste er en sammenstilling af konventionens bestemmelser og de tilsvarende bestemmelser i loven. Den kan anvendes som en nøgle til den relevante tekst i international korrespondance.

Konventionen	Loven
Art. 1, stk. 1	§ 1, stk. 1
Art. 1, stk. 2	§ 2
Art. 1, stk. 3	(udeladt)
Art. 1, stk. 4	§ 1, stk. 2
Art. 1, stk. 5	§ 1, stk. 3
Art. 2, stk. 1, 1. punktum	§ 3, stk. 1
Art. 2, stk. 1.2.-3. punktum	§ 3, stk. 2
Art. 2, stk. 2	(udeladt)
Art. 3	§ 4
Art. 4	§ 5
Art. 5	§ 6
Art. 6, stk. 1	§ 7
Art. 6, stk. 2-3	§ 8

1. Transportjuraens kilder

Konventionen	Loven
Art. 7	§ 9
Art. 8, stk. 1, litra a	§ 10, stk. 1, 1. punktum
Art. 8, stk. 1, litra b	§ 10, stk. 2, 1. led
Art. 8, stk. 2, 1. punktum	§ 10, stk. 1, 2. punktum
Art. 8, stk. 2, 2. punktum	§ 10, stk. 2, 2. led
Art. 8, stk. 2, 3 punktum	§ 10, stk. 3
Art. 8, stk. 3	§ 10, stk. 4
Art. 9	§ 11
Art. 10	§ 12
Art. 11	§ 14
Art. 12, stk. 1-4	§ 15
Art. 12, stk. 5, litra a	§ 16, stk. 1
Art. 12, stk. 5, litra b	§ 16, stk. 2, 1. punktum
Art. 12, stk. 5, litra c	§ 16, stk. 3
Art. 12, stk. 6	§ 16, stk. 2, 2. punktum
Art. 12, stk. 7	§ 17
Art. 13	§ 18
Art. 14	§ 19
Art. 15	§ 20
Art. 16, stk. 1	§ 21
Art. 16, stk. 2	§ 22
Art. 16, stk. 3	§ 23, stk. 1
Art. 16, stk. 4	§ 23, stk. 3
Art. 16, stk. 5	§ 23, stk. 2
Art. 17, stk. 1-3	§ 24
Art. 17, stk. 4	§ 25, stk. 1
Art. 17, stk. 5	§ 26
Art. 18, stk. 1	§ 24, stk. 2
Art. 18, stk. 2	§ 25, stk. 2, 1. punktum
Art. 18, stk. 3	§ 25, stk. 2, 2. punktum
Art. 18, stk. 4	§ 25, stk. 3
Art. 18, stk. 5	§ 25, stk. 4
Art. 19	§ 27
Art. 20	§ 28
Art. 21	§ 34
Art. 22	§ 13
Art. 23, stk. 1-2	§ 29, stk. 1

1.3. Vejtransport

Konventionen	Loven
Art. 23, stk. 3	§ 29, stk. 2
Art. 23, stk. 4	§ 29, stk. 3
Art. 23, stk. 5	§ 32
Art. 23, stk. 6	(udeladt)
Art. 24	§ 30
Art. 25	§ 31
Art. 26	§ 33
Art. 27	§ 35
Art. 28	§ 36
Art. 29	§ 37
Art. 30, stk. 1-3	§ 38, stk. 1-3
Art. 30, stk. 4	(udeladt)
Art. 30, stk. 5	§ 38, stk. 4
Art. 31, stk. 1	§ 39, stk. 1
Art. 31, stk. 2	§ 40, stk. 1
Art. 31, stk. 3-4	§ 40, stk. 2
Art. 31, stk. 5	(udeladt)
Art. 32, stk. 1, 1.-2. punktum	§ 41, stk. 1
Art. 32, stk. 1, 3. punktum	§ 41, stk. 2
Art. 32, stk. 1, 4. punktum	(udeladt)
Art. 32, stk. 2	§ 41, stk. 3
Art. 32, stk. 3	§ 41, stk. 4
Art. 32, stk. 4	§ 41, stk. 5
Art. 33	§ 42
Art. 34	§ 43
Art. 35	§ 44
Art. 36	§ 45
Art. 37	§ 46, stk. 1
Art. 38	§ 46, stk. 2
Art. 39, stk. 1	§ 47, stk. 1
Art. 39, stk. 2	§ 47, stk. 2
Art. 39, stk. 3-4	§ 47, stk. 3
Art. 40	§ 46, stk. 3
Art. 41	§ 48
Art. 42-52	(udeladt)

1. Transportjuraens kilder

1.3.1.1.2. Kriterier for anvendelse af CMR

Det afgørende for anvendelse af CMR-loven er, om der er indgået en aftale om en international landevejstransport. Loven behandler ikke selve transporten, men den aftale, der ligger til grund for befordringen.

I praksis er det sjældent, at parterne tager stilling til aftalegrundlaget – her: CMR eller andet retsgrundlag – ved booking af transport. Domstolene må derfor ofte fortolke fragtaftalen og efter fortolkningen henføre den til CMR – eller til et andet retsgrundlag.

Udgangspunktet her er, at man på den ene side ikke kan fravige CMR-loven ved en partsaftale, da lovens § 1, stk. 1, gør aftaler, som fraviger lovens bestemmelser, ugyldige, og at man på den anden side kan aftale, at CMR-loven skal gælde for en transport, som ellers ikke omfattes af CMR-loven. Er en transport fra starten ikke omfattet af anvendelseskriterierne for CMR-loven, så loven så at sige automatisk omfatter den pågældende transport, er der principielt aftalefrihed. Det er dette sidste, som CMR/NSAB fragtbrevet, som omtales i afsnit 1.3.1.3. og 1.3.2.1. gør for så vidt indenlandske transport angår. Der ville i princippet heller ikke være noget i vejen for, at fragtmandsorganisationerne i stedet for at skrive egne fragtmandsbestemmelser – se nedenfor – blot henviste til CMR.

I den nedenfor gengivne dom konstaterer retten, at der var udstedt et gennemgangskonnossement, og man finder derfor ikke anledning til at anvende anden lovgivning end konnossementsloven. Havde man fulgt ladningsejerens synspunkt og anvendt CMR-loven, havde erstatningskravet ikke været forældet!

UFR 1984.577 SHD – Vejtransport – Forældelse – Konnossementslov eller CMR
B havde over for T påtaget sig at transportere to partier rejer fra frysehus til Hirtshals til en modtager i London. B antog en vognmand til med trækere at køre to containere med rejerne på sættevogne fra Hirtshals til Århus og om bord på skibslinien R's skib i Århus havn. Forsat anbragt på sættevognene blev varen med skibet transporteret til Middlesborough, hvorfra den med andre trækere blev kørt til London. Under sagen, der vedrørte en påstået manko, hævdede T, at transporten skulle bedømmes efter CMR-loven, og at B og R var ansvarlige for mankoen som henholdsvis kontraherende og udførende fragtfører. Det transportdokument, der blev udfærdiget om transporten, var et gennemgangskonnossement, og der fandtes ikke grundlag for at bedømme spørgsmål efter andre regler end konnossementslovens regler. B ville herefter være at frifinde allerede som følge af, at B alene var agent for R, men i øvrigt blev B og R frifundet som følge af, at kravet var forældet efter konnossementskonventionslovens § 3, nr. 6, stk. 3.

Anvendelsesbetingelserne efter CMR var opfyldt. Der var tale om en international befordring, hvor containerne stod på de samme trailere – køretøjer efter færdselskonventionens definition – under hele transportfor-

1.3. Vejtransport

løbet. Konnossementets henvisning til konnossementskonventionen var en partsaftale, som ikke blot blev bestridt af den ene part, men som også var ugyldig efter CMR-lovens præceptivitetsbestemmelse. Det er derfor tvivlsomt, om dommens begrundelse er korrekt.

Se den nedenfor ad punkt 2 nævnte, beslægtede dom, UfR 1989.593 HD. Efter lovens § 1 er der følgende betingelser for lovens anvendelse:

Der skal være tale om

1. en grænseoverskridende landevejstransport til/fra et konventionsland
2. med køretøj
3. af gods
4. mod betaling af fragt

Disse anvendelseskriterier er kumulative; de skal alle være opfyldt. De to sidste giver som regel sig selv. Begrebet gods fortolkes som regel vidt; tom emballage – for eksempel returpaller, der har været anvendt ved en forudgående transport – må også anses for at være gods. Fragtbetalingen i kroner og ører kan ikke være afgørende, så længe der er tale om et erhvervsmæssigt forhold, hvor transporten finder sted som led i driften af en vognmandsforretning.

Det er de to første kriterier, som i praksis har givet anledning til tvister.

1.3.1.1.2.1. Geografiske betingelser

Det er en betingelse, at enten bestemmelseslandet eller afsendelseslandet skal have tiltrådt CMR-konventionen. Dette vil som hovedregel være opfyldt ved transporter inden for Europa.

CMR-konventionen er ratificeret af følgende lande:

Belgien * Bulgarien * Danmark * Finland * Frankrig * Storbritannien og Nordirland * Gibraltar * Guernsey * Man * Grækenland * Holland * Italien * Jugoslavien * Luxemburg * Norge * Polen * Portugal * Rumænien * Schweiz * Spanien * Sverige * Tjekkoslaviet * Den Tyske Demokratiske Republik * Den Tyske Forbundsrepublik * Ungarn * Østrig

Problemet har i praksis især været at afgrænse rene nationale transporter fra internationale befordringer. De første vil som hovedregel ikke være omfattet af CMR; det vil derimod de sidste. Det er ikke enkelt uden videre at afgøre, om en given transport er national eller international. En fragtfører, som udfører en transport på dansk strækning, bliver ikke automatisk omfattet af CMR-loven, blot fordi den indenrigs transport, som den pågældende udfører,

1. Transportjuraens kilder

er en del af en mere omfattende international transport. Har den pågældende udelukkende påtaget sig at køre en dansk strækning, eventuelt under et indenrigs fragtbrev, er denne fragtfører ikke omfattet af CMR. Har fragtføreren imidlertid accepteret at være omfattet af det internationale CMR-fragtbrev, for eksempel ved at kvittere for godset i det, kan den indenrigs vognmand blive part i CMR-aftalen, selvom vognmanden kun udfører en transport i Danmark.

Se herom følgende afgørelser:

UfR 1982.1147 SHD - Vejtransport - Lovvalg - Indenrigs del af CMR-transport

F var formidler af en transport af møbelgarniture fra Holland til Randers. Vedrørende transporten forelå CMR-fragtbrev, hvori Padborg var angivet som bestemmelsessted, og transporten hertil foretoges af et tysk firma. Transporten fra Padborg til Randers foretoges af det danske transportfirma J, hvis chauffør på F's terminal i Padborg fik udleveret et af F udfærdiget »fragtbrev/udleveringsseddel«, der som afsender angav det hollandske firma. Under kørslen i Danmark indtraf et uheld, hvorved godset blev beskadiget. Under de oplyste omstændigheder fandtes J's transportopgave ikke at have været omfattet af CMR-loven, og J's CMR-forsikringselskab S's påstand om, at erstatningsbeløbet for skaden skulle betales af det forsikringselskab, hvori J havde sin motorkøretøjsansvarsforsikring, B, blev derfor taget til følge.

UfR 1977.726 URD - Vejtransport - Lovvalg - Skade under udkørsel

Et parti varer ankom her til landet med fragtbrev, udstedt i henhold til CMR-loven, og blev senere afleveret til den i fragtbrevet anførte modtager, speditørfirmaet A, der kvitterede uden forbehold og anbragte varerne i sit pakhús. Under den videre lastvognstransport fra pakhúset til den endelige aftager blev varerne beskadiget som følge af fejlagtig anbringelse på lastbilen. Idet forholdet bedømtes efter almindelige regler om erstatning i kontraktsforhold, og idet der intet fandtes at kunne bebrejdes den pågældende fragtfører, blev A, der havde bestilt transporten, og som kunne og burde have forhindret den begåede fejl, dømt til at erstatte skaden.

Her var den internationale transport afsluttet, da godset ankom til speditørens terminal, hvorefter godset skulle distribueres til diverse danske modtagere. Her anvendte man altså ikke CMR, men almindelige danske regler om erstatning i kontraktsforhold, og der er i virkeligheden snarere tale om et afsender- eller speditøransvar for ukorrekt læsning af bilen.

UfR 1985.654 VLD - Vejtransport - Lovvalg - Trucking på dansk strækning

Over for en vognmand V, der her i landet havde udført »trucking« for en speditør S, gjorde speditøren gældende, at kørslerne havde været led i internationale godstransporter, som var omfattet af CMR-loven, og at vognmandens krav på betaling for transporterne derfor var forældet efter lovens § 41, stk. 2, litra c. Heri fik speditøren ikke medhold, idet det ikke var dokumenteret, at der mellem

1.3. Vejtransport

speditøren og speditørens kunder havde foreligget fragtaftaler om international transport, som omfattede de transporter, V havde udført her i landet.

Efter teksten i § 1, stk. 1, er det ikke tilstrækkeligt, at transporten er grænseoverskridende. Den skal også foregå med afsendelsessted i ét land og modtagelsessted i et andet land. En transport fra København til Rønne, hvor Sverige transiteres, er således ikke en CMR-transport! Se følgende dom:

UfR 1976.795 ØLD - Vejtransport - Forældelse - Strækning i Danmark/CMR
En forsendelse af gods fra udlandet til Danmark blev af importøren I overladt til transportfirmaet A og udført med lastbil på den måde, at varerne indgik i et parti samlegods, hvorom der i fragtbrevet var anført, at A var modtager og København bestemmelsessted. Ved ankomsten til København afgav A kvittering på fragtbrevet og indhentede hos I instruks om varernes viderebefordring til Rønne, hvorefter A overlod denne transport til sin faste forretningsforbindelse B, udskrev fragtbrev herom og lod den udenlandske chauffør aflæse varerne. Da videretransporten, der foregik dels med lastbil, dels med skib, ikke fandtes omfattet af CMR-loven, kunne B ikke under en af I anlagt sag angående erstatning for beskadigelse af godset, påberåbe sig de særlige forældelsesregler i lovens § 41.

1.3.1.1.2.2. Køretøj

CMR-lovens § 2 henviser til den internationale færdselskonventions definition på køretøjer. Denne definition på køretøjer er også lagt til grund for den danske færdselslov. Her defineres (§ 2) et køretøj som en indretning på hjul, bæltter, valser, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej, og som ikke løber på skinner. Definitionen er meget bred, idet den stort set vil omfatte alle befordringsmidler, der anvender hjul.

I dommen UfR 1989.593 HD anvendte rederiet, som selv kunne vælge mellem trailer- eller containertransport, en container, der som bekendt ikke er et køretøj, fordi den ikke er forsynet med hjul:

UfR 1989.593 HD - Vejtransport - Lovvalg - CMR eller NSSCC
Speditør S havde som kontraherende fragtfører indgået aftale med B & O om transport fra Struer over Esbjerg-Harwich af varer til Gloucester i England og havde overlodt transporten til DFDS. Ifølge DFDS's aftale med S kunne transport dels ske i containere ifølge DFDS's bill of lading-betingelser, der henviste til North Sea Standard Conditions of Carriage (NSSC), som var udsendt til DFDS's kunder, dels i trailere på CMR-betingelser. DFDS bestemte i praksis, om transport skulle ske i container eller i trailer. Containerne blev i Esbjerg aflæsset fra lastvogn og anbragt på en skibstrailer (nedbygget trailer/mafi-trailer), som blev trukket ombord på skibet. Dagen efter dettes ankomst blev containeren anbragt på et landevejschassis. Containeren med farvefjernsyn blev stjålet i England. Denne transport ansås ikke omfattet af CMR-loven, jævnfør dennes § 3 om aflæsning undervejs, og anvendelse

1. Transportjuraens kilder

af denne ansås heller ikke aftalt. Derimod kom NSSC til anvendelse, og da den deri hjemlede 11 måneders forældelsesfrist var udløbet, frifandtes D for regreskrav.

Henvisningen i dommen til § 3 går på den særlige regel om anvendelse af andre retsregler end CMR, såfremt skaden er indtruffet under transport med andet befordringsmiddel end køretøj. Udgangspunktet er her, at CMR-loven fortsat finder anvendelse; kunne skaden imidlertid kun ske under transporten med det fremmede transportmiddel, anvendes i stedet for CMR-loven de regler, der gælder for det fremmede transportmiddel. Denne særregel skal muliggøre, at landevejsfragtførerens ansvar bliver identisk med den fremmede fragtførers ansvar, så landevejsfragtføreren har fuld regres.

1.3.1.2. Fragtbrevsklausuler

Et af formålene med det internationale samarbejde om indgåelsen af CMR-konventionen var at undgå en klausuljungle ved landevejstransport, som man for eksempel har i sørettens konnossementer. Kreative vognmænd kunne ellers sagtens finde på mange befordringsvilkår, der kunne indsættes i fragtbrevene. Så vidt er det dog ikke kommet. Der findes imidlertid en klausul i de danske eksportvognmænds CMR-fragtbrev, og den vedrører et modregningsforbud. Teksten lyder:

»I vognmandens krav på fragt i henhold til nærværende fragtbrev må modregning ikke finde sted«.

Baggrunden er følgende: Der er sket en skade under transporten. Transportkøberen kræver erstatning og modregner denne i vognmandens krav på fragt, måske ikke blot for den pågældende transport, men for et akkumuleret mellemværende. En sådan modregning kan være ødelæggende for et vognmandsfirmas økonomi, specielt såfremt vognmandens forsikringsselskab ikke vil dække skaden.

Modregningsklausulen er i familie med sørettens »cash without discount«-klausul ved rejsebefragtning, som i engelsk søret afskærer retten til modregning. Her har det klassiske problem været, at skibet har fået mindre gods end aftalt; ladningsejeren vil da kun betale for det faktisk befordrede gods. Modstykket er »Cargo Retention«-klausuler, som i certepartier giver transportkøberen adgang til at foretage modregning i fragt, især i tilfælde af »shortage«, hvor der leveres mindre gods end stipuleret. De to klausuler fordeler altså risikoen for sejlads med mindre godsmængde end stipuleret mellem ladningsejer og fragtfører.

Domstolene har anerkendt modregningsklausulen som en del af fragtaftalen:

1.3. Vejtransport

UfR 1981.958 HD – Vejtransport – Fragtbreve – Modregning

De af danske eksportvognmænd benyttede fragtbrev indeholder klausul om, at modregning ikke må finde sted i fragtkravet. Denne klausul var ikke i strid med CMR-loven og fandtes gyldigt vedtaget af en speditør. Der fandtes heller ikke grundlag for at tilsidesætte afkaldet over for vognmandens konkursbo (dissens).

Feltet er herefter åbent for kreative klausultekster, som blot ikke må være i strid med CMR-loven. Det er dog en forudsætning, at det pågældende fragtbrevsvilkår er vedtaget mellem parterne. Vedtagelsen af fragtbrevsbestemmelser følger samme regler som vedtagelse af konnossementsklausuler: Ladningsejeren anses for at have anerkendt klausulen ved modtagelse uden indsigelse af dokumentet. I den følgende sag kunne Sø- og Handelsretten ikke konstatere at ladningsejeren havde modtaget dokumenterne:

UfR 1989.335 SHD – Vejtransport – Erstatning – Modregning

I henhold til CMR-fragtbrev udførte fragtføreren A en transport af 30 paller bøgetræskantlister fra Tyskland til Sverige for ladningsejeren B. Under sag om erstatning for omkostninger i anledning af omlæsning fandtes ladningsejeren at have været berettiget til at modregne erstatningsbeløbet, idet det ikke var godtgjort, at dette skulle være afskåret ved aftale eller kutyme. CMR-fragtbrevene indeholdt en fortrykt klausul om forbud mod modregning, men disse fragtbrev var aldrig kommet ladningsejeren i hænde.

Nogle danske speditører anvender et CMR-fragtbreve, som indeholder en henvisning til speditørbestemmelserne NSAB. Det indebærer, at NSAB bliver en del af retsgrundlaget, som transportaftalen må bedømmes efter. Hele den del af NSAB, som måtte være i strid med CMR-loven, viger på forhånd for CMR-loven på grund af lovens præceptivitet. Den del af NSAB, som ikke er i strid med CMR-loven, bliver imidlertid stående. Det gælder bl.a. den almene del om fragt og vederlag, herunder den vigtige bestemmelse i NSAB § 14 om panteret for inkonnekse fordringer, som antagelig ikke ville gælde uden særlig vedtagelse.

I nogle udenlandske fragtbrev findes en række klausuler, der dels må betragtes som fortolkning af bestemmelser i den nationale CMR-lov, dels er udtryk for en ny regelsætning. I virkeligheden kan CMR-konventionen få en på nogle punkter tiltrængt revision gennem denne klausuludvikling.

1.3.2. Nationale transportere

Det fremgår af de straks følgende afsnit, at der ikke findes lovgivning i Danmark om indenrigs godsbefordring ad landevej, når man ser bort fra færdselsloven, som kun i ringe grad er egnet til regulering af ansvarsspørgsmål mellem ladningsejer og fragtfører. Feltet er for så vidt åbent: Der gælder altså ikke særlige regler om ansvarsbegrænsning, reklamation og forældelse,

1. Transportjuraens kilder

som er de felter, hvor transportjuraen kendetegnes ved en særegen og detaljeret regelsætning, som griber dybt ind i parternes forhold.

CMR-lovens fædre kunne have gjort dansk erhvervsliv en stor tjeneste ved at have foreslået, at CMR-loven også skulle gælde for indenlandske transporter. Det lå imidlertid uden for CMR-udvalgets kommissorium.

1.3.2.1. CMR ved indenrigs godstransport

Det åbne felt ved indenrigs godsbeholdning ad landevej giver naturligvis mulighed for partsaftaler, som navnlig bliver brugt til vedtagelse af CMR på indenlandsk strækning.

En sådan partsaftale findes i et CMR/NSAB-fragtbrev, som anvendes af mange speditører. Det fremgår heraf, at transporten er underkastet CMR-loven, også selv om der er tale om en indenrigs godsbeholdning.

En sådan lovvalgs klausul i et fragtbrev bliver en del af aftalen mellem parterne på samme måde som alle andre klausuler i fragtbrev og konnossementer: Ved transportkøberens modtagelse af dokumentet uden indsigelse. Efter Højesterets dom i UfR 1981.958 – citeret i afsnit 1.3.1.2. – må det antages, at også lovvalgs klausulen i et fragtbrev vedrørende en indenrigs godstransport gyldigt kan vedtages.

1.3.2.2. Indenrigs godstransportlov

Justitsministeriet har i årevis arbejdet med planer om en lov om indenrigs godstransport ad landevej. Det oprindelige CMR-udvalg, der talte repræsentanter for Landsforeningen Danske Vognmænd, Erhvervenes Transportudvalg og Dansk Speditørforening, fortsatte sit arbejde efter afgivelsen af CMR-betænkningen, og det afgav i 1978 en såkaldt Betænkning 2 om fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport (Betænkning nr. 858).

Udvalget anbefalede en helt ny lov om indenlandsk vejtransport. Den ville i mangt og meget ligne CMR-loven, men dog afvige fra denne på en række punkter. Advokatrådet og Dansk Speditørforening protesterede imod dette forslag, fordi man fandt, at formålet kunne opnås ved enklere midler: En ny paragraf i CMR-loven, der gør denne virksom for rene danske transporter, eventuelt med nogle få undtagelser.

Et lovforslag i overensstemmelse hermed foreligger. Det får imidlertid lov til at samle støv i Justitsministeriet, bl.a. fordi der under rådslagningerne om forslaget viste sig uenighed mellem på den ene side Erhvervenes Transportudvalg og på den anden side vognmænd og speditører. Erhvervslivet ønskede en ansvarsbegrænsning på 17 SDR, svarende til DSB-lovens begrænsning, medens vognmænd og speditører ville fastholde CMR-begrænsningen på 8,33 SDR for at undgå spekulation i reglerne om indenrigs

1.3. Vejtransport

godsbefordring ad landevej i forhold til international befordring. Det er nu flere år siden, sagen senest har været fremme. Og der er i skrivende stund ikke udsigt til bevægelse i sagen.

1.3.2.3. Fragtmandsbestemmelser

Måske i utålmodighed med den manglende lovgivning udarbejdede fragtmandsforeningerne standardbestemmelser for fragtmandskørsel, og disse bestemmelser byggede på CMR-loven, dog med enkelte skærpselser i fragtmændens favør. Fragtmændene henviste til bestemmelserne i fragtbrevet. Efter de almindelige regler om vedtagelse af standardvilkår bliver standardbestemmelserne aftalegrundlag, når transportkøberen accepterer fragtbrev med henvisningsklausul.

Fra 1. maj 1991 har fragtmændene besluttet at afskaffe fragtmandsbestemmelserne og at anvende CMR-loven ved fragtmandskørsel i Danmark. De følgende bemærkninger sigter således alene på retstilstanden før 1. maj 1991.

Der måtte antagelig sættes et spørgsmålstegn ved gyldigheden af de skærpselser, som fragtmændene havde indsat i deres bestemmelser i egen favør, navnlig fordi de indeholder nogle ubehagelige og vanskeligt konstaterbare overraskelser for transportkøberen. Der er tale om nogle skjulte afvigelser fra CMR-loven, som kun kan konstateres ved en nøje gennemgang af teksterne. Denne teknik var ret usmagelig. Det kan ikke afvises, at den illoyale fravigelse fra det tilsyneladende CMR-grundlag kan medføre, at fragtmandsbestemmelserne ville blive tilsidesat i konkrete sager. Skærpselserne i forhold til CMR-loven må anses for at være byrdefulde, og i det omfang disse fravigelser ikke fremhæves i henvisningen til fragtmandsbestemmelserne i fragtbrevene, kan de ikke anses for at være vedtaget mellem parterne.

Fragtmandsbestemmelserne var et ensidigt fastsat dokument, som ikke har været forhandlet med transportkøberne. Det er altså ikke et såkaldt »agreed document«, hvor kundesiden har haft mulighed for at øve indflydelse. Domstolene må derfor forventes at ville tage sig fuld frihed til censur af bestemmelserne.

Dansk Speditørforening har meddelt fragtmandsorganisationerne, at bestemmelserne ikke kunne anses for at være gældende mellem foreningens medlemmer og fragtmændene, fordi bestemmelserne ensidigt tilgodeser fragtmændens interesser.

1.3.2.4. Færdselsloven

Bortset fra de ovennævnte fragtmandsbestemmelser og transporter under CMR/NSAB-fragtbrevet er de nationale biltransporter for øjeblikket kun

1. Transportjuraens kilder

omfattet af færdselslovens regler, eventuelt suppleret af almindelig erstatnings- og aftaleret og regler på specialområder, for eksempel vedrørende farligt gods.

I praksis volder det ofte vanskeligheder at fastslå, om en transport er omfattet af CMR-loven, eller om der er tale om en ren national transport. Der opstår især problemer, når der er tale om en international transport og en forudgående eller efterfølgende transport – og typisk når transportkøberen befinder sig i en ubehagelig situation på grund af de særlige regler i CMR, for eksempel ansvarsbegrænsning og forældelse.

I sagen UfR 1974.263 ØLD anvendte landsretten færdselsloven, selvom det egentlig netop var meningen, at CMR-loven skulle fortrænge de uens nationale bestemmelser i CMR-landene:

UfR 1974.263 ØLD - Vejtransport - Lovvalg - Færdselsloven eller CMR-loven

Et dansk firma A havde truffet aftale med en herboende vognmand V om lastbiltransport af gods til udenlandske aftagere og havde tegnet forsikring for godset i forsikringsselskabet L. Under transporten indtraf der her i landet et færdselsuheld, hvorved godset blev beskadiget, hvilken skade L erstattede A, men derefter forlangte dækket af forsikringsselskabet T, hvori der i henhold til færdselslovens § 66, jfr. § 65, var tegnet lovpligtig ansvarsforsikring for lastvognen. Da kravet blev afvist af T, anlagde L sag mod V med påstand om, at han dømtes til at erstatte skaden i henhold til færdselslovens § 65. Der var enighed om, at ansvarsbetingelserne efter denne bestemmelse var opfyldt for V's vedkommende. Det blev fra hans side imidlertid anført, at fragtføreransvaret ikke skulle bedømmes efter nævnte bestemmelser, men efter CMR-loven, ifølge hvilken lov der bl.a. gælder en særlig kort forældelsesfrist. Da det ikke kunne statueres, at anvendelsesområdet for færdselslovens § 65 var blevet indskrænket ved CMR-lovens ikrafttræden, blev L's påstand taget til følge.

Resultatet i Østre Landsrets dom nås kun, fordi skaden tilfældigvis indtraf i Danmark inden grænsepassagen. Ville Østre Landsret have anvendt den tyske færdselslov i stedet for CMR, hvis skaden var sket i Tyskland? Næppe.

Forklaringen på dommens resultat er formentlig, at det virkede meget provokerende på landsretten, at ansvar blev vedkendt af vognmanden, som derpå søgte at hytte sig bag en særlig kort forældelsesfrist efter CMR. For problemet i sagen var jo, at der var indtrådt forældelse efter CMR.

Færdselslovens § 116 erklærer nu udtrykkeligt – formentlig netop på grund af denne landsretsdom – at bestemmelserne i færdselslovens kapitel 16 om erstatning og forsikring ikke skal anvendes på en fragtførers ansvar, hvis dette er omfattet af CMR-loven. Herved forebygges misforståelser.

I en engelsk overhus-sag (ETL 1978.75) skete skaden i England, og der var under sagens behandling ikke tvivl om, at man ville kunne tilkende

ladningsejeren fuld erstatning efter almindelig, engelsk ret, men dommerne anså sig for at være afskåret fra at anvende engelsk ret efter CMR-konventionens vedtagelse. Såfremt den danske landsret havde anlagt et tilsvarende standpunkt i ovennævnte sag, skulle landsretten have anvendt CMR-loven.

1.4. Luftfragt

Spillereglerne mellem luftfragtens parter fastlægges i luftretten. Det følger af sagens natur, at der er tale om en forholdsvis ung, juridisk disciplin. Luftrettens fædre har imidlertid kunnet benytte elementer fra anden transportjura ved opbygningen af det luftretlige system. Særligt søretten har været anvendt som forbillede. Dette gælder både de centrale ansvarsregler og terminologien; et fly kaldes for eksempel tit luftfartøj, og det søretlige sødygtighedsbegreb blev overført til luftretten som luftdygtighed! Udviklingen i den sidste snes år har dog fjernet luftretten fra søretten og givet luftretten en mere selvstændig profil. Reglerne om ansvarsfrihed ved de søretlige nautiske fejl – fejl under sejlads/flyvning, begået af kaptajn og/eller besætning – udgik således af luftretten i 1955.

Luftfartens internationale karakter skabte fra civilflyvningens start efter første verdenskrig behov for gennemførelse af internationale regler om lufttransport. Warszawa-konventionen er resultatet af flere internationale konferencer i 1920'erne. Konventionen blev vedtaget 12. oktober 1929 og ratificeret i 1930'erne af et stort antal lande, blandt andre Danmark. Den danske tiltrædelse fremgår af Lovtidende C af 12. oktober 1938.

Den første, danske lov om luftbefordring fra 1923 (lov nr. 175 af 1. maj 1923) indeholdt ikke bestemmelser om luftfragt, men ved en omfattende revision af loven i 1937 (lov nr. 123 af 7. maj 1937) blev Warszawa-konventionens bestemmelser om blandt andet luftfragt indarbejdet i loven; ved samme lejlighed skiftede loven navn fra luftbefordringsloven til luftfartsloven.

Den internationale enighed om luftretten, som Warszawa-konventionen var udtryk for, kunne ikke opretholdes, og der foreligger i dag en beklagelig, uoverskuelig situation. Warszawa-konventionen er nemlig blevet revideret ved flere konventioner og protokoller, og det har ikke været muligt at opnå enighed om en gennemgribende modernisering af konventionen. Det er blevet ved lapperierne. Nogle lande har tilsluttet sig de reviderede konventioner og protokoller; andre lande har valgt kun at ratificere nogle af dem – og enkelte lande har helt afstået fra at ratificere ændringerne. Dette

1. Transportjuraens kilder

betyder, at der ofte er tvivl om det regelsæt, der skal anvendes i en konkret sag.

Da civilflyvningen tog et stort opsving efter 2. verdenskrig, søgte man at modernisere Warszawa-konventionen, og det lykkedes i 1955 at opnå enighed om den såkaldte Haag-protokol. Enigheden var imidlertid ikke fuldstændig. Stærke kræfter i USA gik imod Haag-protokollen, primært fordi de ansvarsgrænser, som protokollen fastlagde, ikke var tilfredsstillende for amerikanske erhvervs- og passagerinteresser. Ved Haag-protokollen blev Warszawa-konventionens ansvarsgrænser forhøjet væsentligt, men det var langt fra nok, set fra amerikansk synspunkt, fordi man i amerikansk retspraksis var kommet ind på at udmåle langt større erstatninger end konventionen og protokollen gav mulighed for. USA ville ikke ratificere Haag-protokollen og truede med helt at opsige sin tilslutning til Warszawa-konventionen. Krisen blev løst ved en privat aftale, kaldet Montreal-aftalen, hvorved de førende luftfartsselskaber, der beflyver USA, indvilgede i at anvende væsentlig højere ansvarsgrænser samtidig med at de frivilligt skærpede deres ansvar ved at give afkald på påberåbelse af konventionens art. 20, stk. 1 (luftfartsloven § 109).

Der er senere gjort flere forsøg på revisioner af konventionen. I 1961 vedtoges Guadalajara-konventionen om ansvarsforholdene ved befording, som udføres af flere fragtførere (luftfartsloven § 119 a-f). Med den såkaldte Guatemala-protokol fra 1971 søgte man at forhøje ansvarsgrænserne ved passagertransport. Montreal-protokollerne 1-3 fra 1975 indførte ansvarsbegrænsningsbeløb i SDR (særlige trækningstættigheder). Montreal-protokol nr. 4 også fra 1975 indebærer en skærpelse af ansvaret, men denne protokol er endnu ikke trådt i kraft. Se herom nedenfor om den nye, danske luftfartslov.

I denne bog behandles udelukkende godstransport, som ved lufttransport kaldes luftfragt. De bestemmelser i Warszawa-systemet, som kun vedrører passagertransport, omtales derfor ikke. Dette betyder blandt andet, at Montreal-aftalen og Guatemala-protokollen slet ikke behandles. En gennemgang af reglerne om passageransvar findes i Ugeskrift for Retsvæsen 1977 B 273 (Finn Hjalsted: Udviklingslinier i luftbefordrerens passageransvar). Fremstillingen af luftretten i denne bog baseres på luftfartslovens kapitel 9 om godsbefordring. Luftfartsloven bygger på Warszawa-konventionen fra 1929 som ændret ved Haag-protokollen fra 1955, suppleret med Guadalajara-konventionen fra 1961 og Montreal-protokollerne 1-3 fra 1975.

Den for tiden gældende, danske luftfartslov er gengivet i lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985. I februar 1987 vedtog Folketinget et helt nyt kapitel 9 i luftfartsloven; det findes nu i lov nr. 117 af 11. marts 1987. Denne nye lov er ikke trådt i kraft endnu – bortset fra indenrigs

1.4. Luftfragt

flyvning – og den vil formentlig ikke blive sat i kraft i nogen tid endnu. Det skyldes, at loven først og fremmest skal muliggøre dansk tilslutning til den såkaldte Montreal-protokol nr. 4. Kun et mindre antal lande har ratificeret protokollen; ved årsskiftet 1990/91 havde kun 19 lande ratificeret. 30 lande er nødvendige for ikrafttræden.

De mange tekster, som tilsammen udgør luftrettens grundlag, skaber et kompliceret og vanskeligt tilgængeligt system. Ved den internationale konference om luftret i Montreal, hvor man vedtog Montreal-protokollerne 1-4, besluttede konferencedeltagerne at vedtage en resolution, hvori de beklager, at systemet er kompliceret og meddeler, at de vil fortsætte arbejdet med at samle alle Warszawa-systemets tekster i en enkelt konvention. Det var i 1975; på baggrund af de hidtidige erfaringer vil det nok være realistisk at regne med, at en forenkling af luftretten vil tage lang tid endnu.

Den praktiske hovedregel om anvendelse af retsregler ved luftfragt i Danmark vil være, at Warszawa-konventionen som revideret ved Haag-protokollen er gældende for transport til og fra Danmark, fordi konventionen og protokollen er grundlaget for luftfartsloven; danske domstole skal som hovedregel altid anvende luftfartsloven ved tvister om luftfragt. Der kan være indgået en værnetingsaftale, som gør et andet lands domstole kompetente, og som eventuelt medfører et andet lovvalg. En sådan værnetingsaftale kan stride imod lovens præceptive regler, bl.a. § 104 og § 117. Dette gælder både indenrigsbefordring og internationale transporter, også selv om luftfartsselskabet ikke er dansk. Dette er imidlertid en hovedregel med undtagelser. Nogle af disse undtagelser skyldes Danmarks folkeretlige forpligtelser over for de oprindelige Warszawa-konventionsstater, som ikke har ratificeret de senere ændringer. Efter luftfartsloven § 126 skal den oprindelige konventionstekst stadig gælde i forhold mellem Danmark og andre lande, som har tilsluttet sig den oprindelige konvention, men ikke Haag-protokollen. Også Guadalajara-konventionens bestemmelser om flere fragtførere kan blive tilsidesat af samme grund.

I praksis kan der blive tale om at anvende et af flere regelsæt:

1. Warszawa-konventionen som ændret ved Haag-protokollen af 1955. Dette regelsæt er stort set identisk med luftfartslovens seneste udgave fra 1969 (lovbekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969 med senere ændringer). Denne lov omfatter også Guadalajara-konventionen fra 1961 om flere fragtførere (lovens § 119) og

1. Transportjuraens kilder

Montreal-protokollerne 1-3 fra 1975 om SDR (se § 111), men navnlig ikke Montreal-protokol nr. 4.

2. Warszawa-konventionens oprindelige udgave fra 1929. Konventionen anvendes ved transport til lande, som har tilsluttet sig den oprindelige Warszawa-konvention, men ikke Haag-protokollen. I disse (formentlig sjældne) tilfælde kan det stadig være aktuelt at anvende luftfartsloven fra 1937, som jo bygger på den oprindelige Warszawa-konvention.
3. IATA-standardbestemmelser: I tilfælde, hvor hverken luftfartsloven (Warszawa-konventionen med Haag-ændringerne) eller den oprindelige Warszawa-konvention kan anvendes, kan det blive nødvendigt at benytte IATA-standardbestemmelserne, såfremt de efter luftfragtbrevets tekst er gjort til en del af aftalen om transporten. Luftfartsselskaberne har som hovedregel adopteret IATA's standardbestemmelser. Se for SAS's vedkommende »General Conditions for Carriage of Cargo«. Bestemmelserne findes ikke på dansk, men i en svensk udgave, som hedder »Allmänna befordringsvillkår för flygfrakt«.
4. National lovgivning: Kan ingen af de tre ovennævnte regelsæt anvendes, vil domstole anvende det pågældende lands nationale lovgivning. Dette kan navnlig betyde, at der ikke gælder ansvarsbegrænsninger eller særlige tidsfrister for reklamation og forældelse bortset fra de almindelige nationale regler.

Ved læsning af bestemmelserne i luftfartsloven og de originale tekster fra Warszawa-konventionen vil man ofte opleve en sproglig forskel mellem den danske lov og konventionsteksten. Dette kan både skyldes oversættelsens kvalitet og danske lovtraditioner, som ofte binder lovens forfatter til bestemte ord og vendinger, som konventionen naturligvis ikke kan stå inde for. Ved fortolkning af sådanne tilsyneladende uoverensstemmelser vil man som hovedregel lægge konventionsteksten til grund. En udenlandsk dom giver forklaringen herpå:

ETL 1978.126 (Cours de Cassation de Belgique): En international konvention, som har til formål at samordne love, skal ikke fortolkes på grundlag af henvisninger til national ret i nogen af de kontraherende stater. Fortolkningen må baseres på forhold, som indeholdes i konventionen selv, navnlig med hensyn til dens indhold, dens formål og sammenhæng og de forarbejder, som førte til konventionens udarbejdelse.

Den danske luftfartslov indeholder ikke særlige anvendelseskriterier, bortset fra de mindre væsentlige betingelser i §§ 90 og 91. Lovens udgangspunkt er

1.4. Luftfragt

naturligvis, at alle tvister, der bedømmes efter dansk ret, skal behandles efter loven. Anvendelse af Warszawa-konventionen kræver, at der er tale om en international transport, og konventionen definerer i art. 1, stk. 2, en sådan som en transport, hvor afgangsstedet og bestemmelsesstedet efter parternes aftale ligger i to konventionslande. En transport, som udføres inden for et konventionslands grænser, er også international, når befordringen omfatter et stop i en anden stat, uanset om denne anden stat er en konventionsstat. Transport mellem to punkter indenfor en enkelt konventionsstat er ikke en international transport i konventionens forstand, selvom der sker en overflyvning af et andet land, når blot der ikke landes i dette andet land.

Luftfartslovens § 107, stk. 2 fastslår, at en skade under en for- eller eftertransport, der er en del af transportaftalen, skal anses for at være sket, medens godset er i fragtførerens varetægt. Et bevis herimod kan naturligvis føres. I praksis er spørgsmålet imidlertid ikke, om fragtføreren er ansvarlig for en skade, sket under for- eller eftertransport, men på hvilket grundlag ansvaret skal bedømmes. Spørgsmålet kan være, om Warszawa-konventionen – i luftfartslovens tillempning eller efter en tilsvarende, udenlandsk lov – skal være gældende, eller om der skal anvendes andre retsregler, for eksempel ved international landevejstransport.

Typeeksemplet i denne forbindelse er en transport til/fra udenlandsk lufthavn med lastbil. Er det da CMR-loven eller luftfartsloven, der skal anvendes? Det samme spørgsmål kan rejses ved dansk indenrigstransport ad landevej. Skal man her anvende luftfartsloven eller færdselsloven? I begge tilfælde er der tale om for- eller eftertransporter, som hver for sig er reguleret af et andet regelsæt end luftfartslovens. CMR-loven vil stille transportkøberen væsentlig ringere end Warszawa-konventionen på grund af den lavere ansvarsbegrænsning til 8,33 SDR mod 17 SDR, medens færdselsloven, der jo ikke indeholder hverken ansvarsbegrænsninger eller særlige reklamations- og forældelsesregler, vil være fordelagtig for transportkøberen.

Formodningsreglen efter luftfartslovens § 107, stk. 2 vil medføre, at skader under for- og eftertransport som hovedregel henføres under Warszawa-systemet. Der kan imidlertid føres et modbevis, jævnfør § 107, stk. 2 in fine. Lykkes det at føre et sådant modbevis, er konsekvensen, at ansvaret for fragtføreren bedømmes efter andre regler end Warszawa-systemet. Ansvaret bedømmes i så fald efter de retsregler, som gælder for den pågældende, lokale strækning. Er dette en indenrigs biltransport, kan der foreligge et ubegrænset ansvar; er det en grænseoverskridende biltransport, vil retsgrundlaget være CMR-loven.

IATA definerer i sine generelle befordringsbestemmelser ansvarsperioden (art. 10) »from receipt at carrier's cargo terminal or airport office at the

1. Transportjuraens kilder

airport of departure to the airport of destination«. Herudover anerkender IATA-bestemmelserne, at fragtføreren kan påtage sig for- og eftertransport. Dette sker i så fald på samme vilkår som IATA-betingelserne i øvrigt, såfremt fragtføreren selv udfører transporten. Hermed ønsker man altså at udstrække det begrænsede ansvar til for eksempel en dansk indenrigs biltransport, hvor der ikke i øvrigt gælder begrænsninger. Udfører fragtføreren ikke selv transporten, optræder denne efter IATA-bestemmelserne kun som agent for transportkøberen uden ansvar for godset.

Det vil næppe være acceptabelt efter nordisk ret, at luftfragtføreren skulle kunne fralægge sig fragtføreransvar for en for- eller eftertransport, når udførelsen af en sådan befordring er aftalt med transportkøberen. IATA's synspunkt er afledt af klassisk transportjura, som på nogle områder tillod ansvarsfraskrivelse på strækninger, hvor transporten blev udført af andre. Det anerkendes stadig i søretten, jævnfør sølovens § 168 om indskrænkninger i ansvaret i tiden forud for lastningens begyndelse eller efter losningens afslutning og om befordring, som helt eller delvist udføres af en anden end fragtføreren. I nordisk speditjonsjura er synspunktet helt opgivet, jævnfør kriterierne for fragtføreransvar i NSAB. Har en fragtfører påtaget sig en transport, herunder for- eller eftertransport, formodes det, at fragtføreren påtager sig ansvar hele vejen; vil fragtføreren fralægge sig ansvar på en given strækning, må dette forudsætte en udtrykkelig, konkret tilkendegivelse, som advarer transportkøberen om, at der eventuelt bør tages særlige forholdsregler.

1.5. Kombinerede og gennemgående transporter

Undertiden er det ikke muligt at gennemføre en befordring som en såkaldt enkeltmådetransport. Det kan være nødvendigt at anvende flere transportmidler af samme art eller flere forskellige transportmidler i samme transportforløb. Det er en af transportjuraens opgaver at inddele disse kombinerede og gennemgående transporter i nogle grupper, så man kan foretage et valg af retsregler, som kan anvendes på den pågældende transport. Ud fra rene transportoperationelle synspunkter er det fristende at tage udgangspunkt for en sådan systematisering i de faktisk anvendte transportmidler og på basis af en konstatering af hvilke transportmidler, som faktisk benyttes, at sondre mellem

1.5. Kombinerede og gennemgående transport

1. befordring med flere transportmidler af samme slags, men med flere fragtførere og
2. befordring med anvendelse af flere forskellige transportmidler og flere forskellige fragtførere.

Den første kategori kaldes ofte gennemgangstransporter eller successive transport. Den anden kategori omfatter traditionelt de egentlige kombinerede transport. Kurt Grönfors vil i sin bog »Successiva transporter« kalde begge kategorier under eet for successive transport; hans definitioner af de to grupper er iøvrigt i overensstemmelse med det her anførte. Betegnelsen successive transport er aldrig slået igennem. Udtrykket er nærmest blevet knyttet til de gennemgående transport. Man anvender nu ofte udtrykket multimodale transport i stedet for kombinerede transport i kategori 2.

Både de gennemgående og de kombinerede transport frembyder vanskeligheder med hensyn til ansvarsspørgsmålet. Der opstår ofte spørgsmål om dokumentudstederens ansvar for »fremmede« transportafsnit, hvad enten dette transportafsnit udføres af en kollega – for eksempel en anden vognmand – eller en fragtfører med et helt andet transportmiddel.

Det er ikke blot et spørgsmål om, hvorvidt der foreligger ansvar, men i første række efter hvilke ansvarsregler et eventuelt ansvar skal afgøres. De materielle ansvarsspørgsmål behandles i kapitel 4. I dette afsnit behandles spørgsmålet om kilderne til problemernes løsning: Hvilke regler skal anvendes.

1.5.1. Gennemgangstransporter – samme transportmiddel

Det er lettest at gøre op med de gennemgående transport, hvor der benyttes flere forskellige transportmidler af samme slags. Det skyldes, at transportjuraen indeholder udtrykkelige bestemmelser om retsanvendelsen ved brug af flere ensartede transportmidler, jævnfør det nedenfor anførte.

Disse transport er nu blevet ganske hverdagsagtige. En meget betydelig del af dansk eksport og import befordres via europæiske havne, for eksempel Hamborg, Bremen, Rotterdam og Antwerpen. Fortransporten fra dansk afgangsplads til den europæiske havn sker typisk med feederbåd. Og dermed er der tale om en gennemgående transport, fordi der benyttes samme transportmiddel ved både for- og hovedtransport. Køres containeren med godset imidlertid med bane eller bil fra dansk afgangsplads til oceanhavnen, vil der være tale om en kombineret transport, fordi der benyttes flere forskellige befordringsmidler.

1. Transportjuraens kilder

En tilsvarende sondring kan drages i luftretten: Flyves godset fra København til Paris og derfra videre – med et nyt fly – fra Paris til den endelige destination, er der tale om en gennemgående befordring.

En betydelig del af dansk luftfragt – ikke blot med udenlandske luftfartsselskaber, men også med vort nationale selskab, SAS – køres imidlertid med lastbil fra Danmark til de store europæiske lufthavne i Frankfurt, Shiphol, Bruxelles og Paris. Lastbilerne har ligefrem flight-numre. Her er der tale om en kombineret transport.

Generelt kan det siges, at man ved gennemgående transporten som hovedregel forbliver indenfor transportmidlets ansvarsregime, som udstrækkes til at gælde alle de fragtførere, der medvirker ved den gennemgående transports gennemførelse: Den oprindelige fragtfører forbliver ansvarlig, også for sine kollegers fejl og forsømmelser. Undtagelsen er sørettens forbehold for ansvar ved »fremmede« transportafsnit, jævnfør sølovens § 168, i det omfang sådanne forbehold kan tages under hensyntagen til det gennemgående ansvar efter sølovens § 123.

1.5.1.1. Søtransport

Efter sølovens § 168, stk. 3 kan fragtføreren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, medens godset er i en anden fragtførers varetægt, såfremt det er aftalt eller fremgår af omstændighederne, at befordringen af gods helt eller delvis skal udføres af en anden end fragtføreren. Dette forbehold anføres ofte i en klausul i gennemgangskonnossementer som for eksempel »Substitution of vessel, Transshipment and Forwarding« eller »Carrier's responsibility«. Gennemgangskonnossementer defineres i sølovens § 167 som et konnossement, hvori det anføres, at befordringen af godset delvis skal udføres af en anden end den fragtfører, der har indgået transportaftalen.

Forbeholdet indebærer, at sølovens iøvrigt ufravigelige regler må vige for den udtrykkelige konnossementsbestemmelse om ansvarsfrihed ved skade, medens godset befinder sig i tredjemands varetægt. Det er interessant at notere, at denne bestemmelse står i et grelt misforhold til CMR-lovens stærkt udvidede, såkaldte husbondansvar i CMR-lovens § 4.

Det afgørende er således om konnossementet indeholder en ansvarsfrihedsklausul, der er i overensstemmelse med sølovens § 168, stk. 3. I praksis stilles der krav til klausulens indhold. En generelt affattet omlastnings- eller substitutionsklausul er ikke tilstrækkelig. Et almindelig anvendt gennemgangskonnossement, Conlinethrubill indeholder en klausul, som bestemmer at fragtføreren, når det endelige bestemmelsessted er et andet end lossestedet – hvorved man forstår udlosning fra skibet – alene virker som speditør.

1.5. Kombinerede og gennemgående transport

Denne klausul satte Sø- og Handelsretten sig ud over i sagen UfR 1981.216, som egentlig vedrører en kombineret transport, fordi der, formentlig mod parternes intention, anvendtes flere forskellige transportmidler. Dommen diskuteres i afsnit 1.5.2. om kombinerede transport. Den illustrerer imidlertid, at søens fragtførere ikke blot tænker på gennemgangstransport ad søvejen, når de ønsker at forbeholde sig ansvarsfrihed på fremmede transportstræk, men også ønsker at tage forbehold for ansvar ved for- og eftertransport med anvendelse af andre transportmidler.

1.5.1.2. Banetransport

CIM-konventionen fastlægger et solidarisk ansvar mellem banerne. Konventionen taler i afsnit IV, artikel 35 om jernbanernes kollektive ansvar, hvor udgangspunktet er, at afsendelsesjernbanen er ansvarlig for hele befordringen, hvorefter hver efterfølgende jernbane indtræder i fragtkontrakten på fragtbrevets vilkår.

I praksis har de europæiske jernbaner et indbyrdes clearingssystem, hvorefter man deler skader, som hovedregel efter antal kørte kilometer. Det kan være årsagen til at der i dansk retspraksis er så få sager om skader under international jernbanetransport: Den danske strækning er som regel den allerkorteste.

Dommen i UfR 1965.312 SHD, der er refereret i afsnit 5.2.1.3. om manglende eller mangelfuld emballage, er et typisk eksempel på en gennemgående transport: En jernbanetransport fra Østerport station i København til Basel og derefter en lokal jernbane til Dietikon ved Zürich. Problemet i sagen var emballagen. Den var stærk nok til at modstå påvirkningerne på den internationale strækning, men åbenbart ikke på den senere, lokale bane. Sagen er et udtryk for, at transportkøberen må tænke fremad ved gennemgående transport. Er der tale om en transportafbrydelse med omlæsning til nyt transportmiddel, stilles der øgede krav til emballagen.

Efter kombitransporternes stærke vækst med veksellad i bil/bane-transport er der opstået spørgsmål om ansvarsforholdene ved disse transport. Udgangspunktet er her kontraheringsgrundlaget. Det er almindeligt, at der udstedes CMR-fragtbrev for disse transport, og er det sket, bør transporten behandles som en CMR-transport.

Har transportkøber derimod fået et Intercontainer »Übergabeschein«, vil det efter almindelige regler om henvisninger til almindelige bestemmelser være Intercontainers almindelige forretningsbetingelser, der er gældende.

Højesteret har dog statueret, at henvisningen til de almindelige Intercontainer-bestemmelser i Übergabeschein ikke holder i henseende til værneting, fordi henvisningen af retten alene blev læst som en vejledning om

1. Transportjuraens kilder

udfyldning af dokumentet. Det skete i forbindelse med spørgsmål om, hvorvidt den internationale banetransportorganisation Intercontainer, som især befordrer containere og trailere i international banetransport, havde værneting i Danmark.

UFR 1988.829 HD - Banetransport - Værneting - Almindelige bestemmelser i transportdokument

En speditørvirksomhed havde underskrevet et såkaldt Übergabeschein/Transfer Note, hvori der var en erklæring om kendskab til Intercontainers almindelige bestemmelser. Denne henvisning fortolkes imidlertid alene som en henvisning til en medfølgende vejledning om udfyldelse af dokumentet, men ikke til de almindelige bestemmelser, hvoraf værnetingsbestemmelsen fremgik, og værnetingsaftalen kunne derfor ikke anses for at være vedtaget mellem parterne.

I speditørtrafik med anvendelse af veksellad bil/bane vil speditørens transporttilbud oftest være afgivet på basis af NSAB, og det er da fragtførerafsnittet i NSAB, der er gældende, medmindre speditøren har fralagt sig fragtføreransvar.

I det interne forhold mellem vekselladsoperatørerne og kombiselskaberne, herunder i Danmark KombiDan (i Tyskland Kombi Verkehr), er det disse kombiselskabers almindelige bestemmelser, der er afgørende. Der er tale om en stort set ensartet europæisk regelsætning på basis af CMR-konventionen, men med tillem্পninger til CIM.

Det er karakteristisk for retsstillingen ved disse kombitransporter, at de tvingende retsregler i CMR-loven og jernbaneloven ikke slår igennem uden videre. Dette er reelt nok, fordi forudsætningerne for anvendelse af de to regelsæt ikke er til stede: Der er tale om en ny transportform, som ikke uden videre kan reguleres af den eksisterende lovgivning.

1.5.1.3. Vejtransport

Udgangspunktet for bedømmelsen af ansvar ved gennemgående landevejstransporter er bestemmelserne i CMR-lovens kapitel VI om befordring, hvor flere fragtførere efter hinanden udfører dele af samme transport. For eksempel kører vognmand A fra Århus til Hamburg, vognmand B kører fra Hamburg til Basel, vognmand C kører fra Basel til Milano. Det er måske A, der har indgået transportaftalen for hele strækningen med den danske afsender, idet A har overladt de nævnte strækninger til B og C. A indkasserer måske hele fragten og afregner med B og C efter en indbyrdes aftale. Det kan også være en speditør, der har indgået transportaftalen med den danske afsender og derefter udliciteret transportforløbene til de tre vognmænd.

1.5. Kombinerede og gennemgående transporter

Konsekvenser af reglerne i kapitel VI er, at alle udførende fragtførere er ansvarlige, og at transportkøberen kan rette sit krav imod den første, den sidste og den fragtfører, der havde godset i sin varetægt i skadesøjeblikket.

§§ 46 og 47 indeholder regler for regresopgøret mellem flere fragtførere.

I dag er der utallige kombinationsmuligheder i international godsbehandling, også selv om man som udgangspunkt alene taler om CMR-transporter. I praksis har der derfor været en tilbøjelighed til at udstrække anvendelsen af kapitel VI fra de ovennævnte typiske situationer, der var udgangspunktet for CMR, til andre tilfælde med flere fragtførere.

Reglerne anvendes således både mellem flere fragtførere og mellem den kontraherende og udførende fragtfører. Se som eksempel herpå:

UfR 1980.850 SHD - Vejtransport - Trucking - Solidarisk hæftelse, indbyrdes fordeling

Eksportør E anvendte ved transporter af kød til Italien ad landevej som fragtfører vognmand V1, der i almindelighed anvendte sine egne køletrailere til transport af kødet, men selve transporten blev i vidt omfang udført af og med trakkere tilhørende andre vognmænd, bl.a. V2. Ved en sådan transport i december 1978, hvor selve transporten blev udført af V2, blev kødet ved ankomsten til Italien på grund af beskadigelse kasseret af myndighederne. E gjorde gældende, at både V1 og V2 var ansvarlige for det ham herved påførte tab, der fandtes at måtte omfatte såvel fakturabeløbet som det i henhold til EF-reglerne herom fastsatte monetære udligningsbeløb. V1 erkendte, at han var fragtfører, og også V2 måtte i forhold til E betragtes som fragtfører efter CMR-loven, og da der ikke for nogen af dem var grundlag for anvendelse i forholdet til A af nogen af CMR-lovens ansvarsfrihedsgrunde, hæftede de solidarisk for E's tab. Vedrørende V1 og V2's indbyrdes hæftelse fandtes det godtgjort, at skaden var indtruffet, medens lasten var i V2's varetægt, og at beskadigelsen af kødet skyldtes manglende agtpågivenhed eller fejl i øvrigt fra V2's chaufførs side. Som følge deraf hæftede V2 i det indbyrdes forhold for det beløb, som V1 måtte erlægge til E.

UfR 1979.366 HD - Vejtransport - Trucking - Mangler ved sættevogn, ejer ansvarlig

Et parti kød på slagteriet stuvet i en sættevogn, som F disponerede over i henhold til leasingaftale. Fra den dansk-tyske grænse til Italien blev befordringen udført på den måde, at sættevognen blev tilkoblet en H tilhørende trækker. Ved aflæsningen i Italien konstateredes det, at partiet var beskadiget. Ikke blot F, men også H var ansvarlig som fragtfører efter reglerne i CMR-loven. I forholdet mellem F og H tilpligtedes F at friholde H for ansvar. Det lagdes til grund, at skaden skyldtes mangler ved F's sættevogn, som formentlig kunne have været afværget ved fornøden kontrol og vedligeholdelse, og der kunne ikke bebrejdes H manglende kontrol. Der fandtes ikke grundlag for at antage, at F havde føje til at regne med, at H tegnede en forsikring, som også dækkede F's eventuelle fragtføreransvar. (Dissens). Renter tilkendtes med 5%.

1. Transportjuraens kilder

Løstrailersystemet har givet mange problemer, idet den fragtfører, der trækker traileren, ofte vil have grund til at gøre gældende, at han blot har hentet traileren efter dens læsning og lukning, og at hans opgave udelukkende har bestået i at køre den fra punkt A til punkt B. Det er måske slet ikke ham, der ejer traileren, men måske afsenderen eller modtageren, eller en speditør, der har påtaget sig transportopgaven i egen (eventuelt leaset) trailer, hvor speditøren anvender fragtføreren som underentreprenør.

CMR tager ikke stilling til dette problem. Det fandtes ikke, da CMR blev skrevet, og det er en af årsagerne til, at vognmands- og speditørorganisationerne ønsker CMR-konventionen revideret. Den internationale speditørorganisation FIATA har for et par år siden fremlagt et revisionsforslag. Et af problemerne er imidlertid, at konventionen savner bestemmelser om revision, så for øjeblikket diskuteres fremgangsmåden i forbindelse med ændringer i teksten.

I en anden sag var trækkeren (A) og udlejer af en køletrailer (B) uenige om, hvem der skulle bære erstatningen i anledning af en fejl ved køleanlægget. A havde betalt erstatning til ladningsejeren:

UFR 1982.984 SHD - Vejtransport - Trucking - Opgør mellem trækker og trailerudlejer

En transport med kølelastvogn af et læs artiskokker fra Frankrig til Danmark udførtes med motortrækker tilhørende A og med køletrailer, der var udlejet af B. Under transporten steg temperaturen i køletraileren til + 20 grader Celcius, hvilket bevirkede, at lasten blev beskadiget. A's forsikringssselskab F, der betalte skaden på godset, gjorde under sag med B gældende, at skaden skyldtes en fejl i køleanlægget, for hvilken B var ansvarlig. Det lagdes til grund, at skaden skyldtes en fejl ved køleanlægget, der havde bevirket udsivning af en betydelig del af den anlægget påfyldte freon, og at A's chauffør ikke havde udvist fejl eller forsømmelser, der kunne bevirke ansvarsfrihed for B. Idet der ikke var oplyst forhold, som blot sandsynliggjorde, at B havde udvist fejl eller forsømmelse ved vedligeholdelse og kontrol af køleanlægget, som havde forårsaget den indtrufne skade, var der intet grundlag for at pålægge B ansvar for skaden.

Når der optræder flere fragtførere i en sag, vil man ofte kunne gå frem efter reglerne i CMR-lovens kapitel 6 om befordring, der udføres af flere fragtførere efter hinanden. Hovedsynspunktet er her, at fragtførerne hæfter for hinanden (§ 43), svarende til hæftelse for medhjælpende trediemand efter lovens § 4, men med indbyrdes regresret efter § 46. Transportkøberen kan efter § 45 anlægge retssag mod den første og den sidste fragtfører og mod den fragtfører, som udførte den del af befordringen, hvor skaden skete. Der kan anlægges retssag mod flere fragtførere under eet. Litispendensvirkningen efter CMR-lovens § 40, stk. 1, forhindrer, at der anlægges flere retssager om samme krav mellem samme parter, men ikke at krav fra een og samme

1.5. Kombinerede og gennemgående transporter

transport gøres gældende mod flere forskellige parter. Det vil i praksis navnlig kunne ske ved søgsmål mod flere fragtførere i forskellige lande.

På denne baggrund er det let for domstolene at holde flere parter fast som ansvarlige efter CMR, eventuelt med en indbyrdes fordeling, men som udgangspunkt med en solidarisk hæftelse. Denne solidariske hæftelse har i øvrigt solid basis i CMR, idet CMR-loven jo i § 4 fastslår, at fragtføreren er ansvarlig både for sine egne folks fejl og forsømmelser og for alle andres fejl og forsømmelser i transportforløbet.

Dette er en stærk udvidelse af det såkaldte husbondansvar, der blev fastlagt allerede i Danske Lov, hvorefter arbejdsgiveren (husbonden) hæfter for sine folk, men – bortset fra CMR-loven – ikke for selvstændigt arbejdende medhjælpere.

Ved bedømmelsen af disse forhold må man som udgangspunkt anvende linierne i kontraktsforholdene: Transportkøberen gør klogest i – i hvert fald i første omgang – at holde sig til den fragtfører, som aftalen er indgået med. Er der tvivl om, hvorvidt denne vil kunne opfylde en dom – mangler der for eksempel forsikringsdækning – kan det være fornuftigt at gå videre i rækken.

Fragtførerne må selv fordele skaden indbyrdes, for eksempel ved at gå frem efter reglerne i lovens kapitel VI om sammensat befordring eller ved at anmode retten om at fordele ansvaret.

Holder afsenderen sig udelukkende til den kontraherende fragtfører, som mener, at en anden, den udførende fragtfører, er ansvarlig, må den kontraherende fragtfører eventuelt medindstævne den udførende fragtfører.

Reglerne anvendes både mellem flere fragtførere og mellem den kontraherende og udførende fragtfører efter en Sø- og Handelsretsdom om et opgør mellem en speditør C og en vognmand K om ansvaret for skade på gods. Under denne sag ville C's krav imod K være forældet efter CMR-lovens almindelige forældelsesparagraf, § 41, medens der ikke var indtrådt forældelse efter kap. VI. Det var derfor afgørende for C at få retten til at acceptere anvendelse af kap. VI. I sine præmisser til afgørelsen siger Sø- og Handelsretten:

UfR 1986.947 SHD – Vejtransport – Forældelse – Kontraherende fragtfører, udførende fragtfører

Der findes ikke i CMR-loven en definition af begrebet fragtfører. Fragtbrevet er udfærdiget af sagsøgeren – C – der i fragtbrevet har angivet sig selv som transportør («Frachtführer») og således påtaget sig ansvar som fragtfører. Som udgangspunkt må sagsøgeren derfor være omfattet af de bestemmelser i loven, der omhandler fragtførere, medmindre der er gjort undtagelse. Udførelsen af en transportopgave omfatter mere end selve transporten ad vej. Der kan efter rettens opfattelse ikke i formuleringerne i lovens kap. VI indlægges, at bestemmelserne i dette kapitel kun finder anvendelse, hvor flere fragtførere har deltaget i den faktiske udførelse af

1. Transportjuraens kilder

transporten, således at bestemmelserne ikke skulle finde anvendelse for en kontraherende fragtfører, der har medvirket i andre relationer af betydning for transportens gennemførelse. Efter rettens opfattelse taler reale grunde da også for ved anvendelse af kap. VI at sidestille en kontraherende fragtfører med en fragtfører, der har deltaget i selve transporten ad vej. Det foreliggende tilfælde bør derfor bedømmes efter § 47, stk. 3, og idet der er enighed om, at der under denne forudsætning ikke er indtrådt forældelse, bør sagsøgeren have medhold i den nedlagte påstand. – Dommen er tillige omtalt i afsnit 8.3. om forældelse mellem flere fragtførere.

1.5.1.4. Lufttransport

Det er ikke usædvanligt, at flere fragtførere samarbejder om gennemførelse af en lufttransport. Den fragtfører, der indgår fragtaftalen, kan måske slet ikke udføre transporten selv, fordi fragtføreren ikke flyver på den pågældende rute. Måske kan denne fragtfører kun påtage sig en del af transporten; resten af transporten må overlades til en anden fragtfører.

Luftfartsloven og Warszawa-konventionen sonderer mellem successive transporter, for hvilke § 119 gælder, og befordringer, der udføres af en anden fragtfører end den, der har indgået transportaftalen; disse sidste befordringer reguleres af § 119 a – f. Sker kun en del af transporten med fly og en eller flere andre dele af transporten med andet befordringsmiddel, er der tale om en såkaldt kombineret transport, som omfattes af § 120.

Det er karakteristisk for de successive transporter, at enhver fragtfører er ansvarlig for sin del af transporten. Efter § 119, stk. 2, kan afsenderen holde sig til den første fragtfører, medens modtageren kan gøre ansvar gældende overfor den sidste fragtfører, uanset om skaden er sket, medens godset var i en anden fragtførers varetægt. Begge parter kan naturligvis også gøre ansvar gældende mod den fragtfører, der har haft godset i sin varetægt, da skaden skete.

Bestemmelserne i § 119 a-f pålægger den kontraherende og den udførende fragtfører et solidarisk ansvar. Dette betyder, at begge (eventuelt flere) fragtførere kan gøres ansvarlige. Det nære forhold mellem disse fragtførere fremgår også af, at reklamation, som er givet til en fragtfører, også har virkning i forhold til den eller de andre fragtførere, og af reglerne om fælles værneting, jævnfør § 119 d og f.

IATA-luftfartsselskaberne har søgt at sætte § 119 ud af kraft, dels ved at lade luftfartsselskaberne påberåbe sig kun at være »agent« for de andre deltagende fragtførere ved udstedelse af luftfragtbrev vedrørende successiv transport (IATA-bestemmelserne art. 13), dels ved kun at acceptere ansvar for skade på egne ruter (IATA-bestemmelserne art. 14). Disse standardbestemmelser må dog oftest vige for luftfartslovens/Warszawa-konventionens regler.

1.5. Kombinerede og gennemgående transportter

1.5.2. Kombinerede transportter – forskellige transportmidler

Der findes ikke en dansk lov om transportter med flere forskellige transportmidler. Der findes ganske vist en international konvention om kombinerede – eller, som man nu siger – multimodale transportter, som blev gennemført efter mange års forsøg på enighed om en international regelsætning på dette vigtige område. Et af disse forsøg var de såkaldte Tokyo Rules, som Comité Maritime International vedtog ved en kongres i Tokyo i 1969. FN-organisationen UNCTAD anvendte disse Tokyo Rules som forlæg for udkastet til den såkaldte Transport Combiné de Marchandise-konvention (TCM), som senere blev til Genève-konventionen af 1980 om multimodale transportter. Meget få lande har ratificeret denne konvention; det skyldes, at arbejdet med konventionsudkastet blev kompromitteret af handelspolitiske hensyn.

I mangel af autoritative internationale regler på området kan man vælge mellem flere forskellige løsningsmodeller.

Man kan bestemme, at de regler, som nu engang findes for den pågældende transportstrækning, hvor skaden er sket, skal anvendes. Problemet er blot, at man sjældent kender dette sted. Skaden bliver som regel først opdaget, når godset er kommet frem; det gælder i hvert fald gods i containere og andre enhedslaster.

Man kunne så vælge een af transportkonventionerne som den ultimativt gældende for hele transportstrækningen. Man kunne for eksempel gøre Haag-reglerne gældende for hele transporten, uanset transportmiddel. Det gøres i praksis i mange tilfælde. Adskillige såkaldte Paramount-klausuler i konnossementer erklærer Haag-reglerne eller Haag-Visby-reglerne gældende for hele transporten. Det rejser imidlertid nogle politiske og økonomiske problemer: Ladningsejerne og fragtførerne vil hver for sig foretrække den konvention, der stiller dem bedst.

Hovedproblemet er her, at lovgivningen og internationale konventioner er forskellige for de anvendte transportmidler.

Problemet kommer navnlig frem, når transportmidlet med det længste – dominerende – transportstræk er fly eller banetransport, og når en af disse to transportmåder anvendes i kombination med vejtransport. Det skyldes, at niveauet i ansvarsbegrænsningerne for luft- og banetransport er væsentligt højere – som hovedregel dobbelt så højt – i forhold til vejtransport. Se herom kapitlet om ansvarsbegrænsning.

Disse kombinationer anvendes især ved transport vej/luft/vej og vej/bane/vej, idet lastbilen her typisk er befordringsmidlet til brug ved for- og/eller eftertransport. Lastbilen er langt mere fleksibel end både banen og flyet, som kræver henholdsvis skinner og landingsbaner for at kunne operere, men som til gengæld er mere økonomiske og hurtigere på de lange, lige stræk.

1. Transportjuraens kilder

Et praktisk eksempel er en transport, der består af en biltransport fra afsenders plads til en europæisk lufthavn, flyvning fra denne lufthavn til en oversøisk lufthavn og derpå endnu en eftertransport med lastbil.

Spørgsmålet er da om der ansvarsmæssigt er tale om en flytransport fra dansk afgangsplads til endelig destination, underkastet Warszawa-konventionen, selvom fortransporten foregår pr. lastbil, eller om en CMR-transport fra dansk afgangsplads til afgangslufthavn og derefter en Warszawa-transport under lufttransporten. Såfremt fortransporten (eller – ved import – eftertransporten) skete med fly, var der tale om en ren gennemgående befordring, hvor retsgrundlaget klart kunne findes i Warszawa-konventionens danske aflægger, luftfartsloven. Da der imidlertid anvendes forskellige transportmidler, har vi at gøre med kombinerede transporter.

Sagen kan anskues ud fra en anden synsvinkel: Kan en fortransport pr. lastbil fra for eksempel Århus til havnen i Hamburg bringes ind under det søretlige ansvarsregime, når godset sejler videre fra Hamburg til endelig oversøisk destination? Her vil ladningsinteressens ønske sig CMR-loven anvendt, hvis skaden kan henføres til biltransporten, fordi CMR-lovens ansvarsniveau principielt er langt højere end sørettens.

Ud fra en ren teoretisk synsvinkel burde der ikke udstedes eet dokument ved en sådan transport, men to, måske tre dokumenter, som hver for sig bekræfter aftalen for den pågældende strækning. I de ovenstående eksempler et CMR-fragtbrev for landevejsstrækningen, et konnossement for søtransporten, luftfragtbreve for flyvningen og et banefragtbrev for banetransporten. Såfremt det senere i denne bog beskrives kvitteringssystem fungerede efter hensigten, kunne man alene på basis af kvitteringerne fra den ene fragtfører til den anden konstatere, hvor skaden var sket, og da anvende de retsregler, der er gældende for netop dette transportmiddel, ved afgørelsen af skadesagen.

I praksis bliver der som regel faktisk også udstedt et antal transportdokumenter, hver for sit transportafsnit, nemlig i forholdet mellem transportens underentreprenører og hovedentreprenøren, der som regel indgår aftaler for hvert transportmiddel med selvstændige enkeltmådefragtførere. Ethvert rederi med respekt for sig selv har aftaler med vognmænd, som kan udføre for- og eftertransporter. Problemet er blot for det første at den kontraherende fragtfører forsyner transportkøberens med eet dokument for hele strækningen uden umiddelbart at have pligt til at fremlægge sine underfragtbreve og for det andet at kvitteringssystemet som regel ikke fungerer.

Transportkøberens dokument er ofte et almindeligt luftfragtbrev eller et konnossement, såfremt der da ikke ligefrem er udstedt et egentligt kombi-

1.5. Kombinerede og gennemgående transporter

neret transportdokument, for eksempel FIATA Combined Transport Bill of Lading (FBL). Anvendelsen af flere forskellige befordringsmidler vil ofte kun fremgå af rubrikken »Precarriage« i luftfragtbrevet eller konnossementet. Her vil fortransportens lastbil ofte skjule sig under betegnelsen »Truck«.

I et af eksemplerne ovenfor tages der udgangspunkt i en kombineret transport med luftfragt som hovedtransport. Det kan derfor være interessant at se om luftrettens regler løser problemet.

Hverken luftfartsloven eller Warszawa-konventionen indeholder regler om kombinerede transporter. I lovens § 120 og konventionens artikel 31 bestemmes det, at de luftretlige regler kun gælder lufttransporten. Samtidig gives imidlertid mulighed for optagelse af vilkår for andre befordringsmåder i luftfragtbrevet.

Er der for eksempel tale om en transport fra København til Rio de Janeiro, hvor godset køres til Frankfurt for der at indgå i et tysk luftfartsselskabs rute, er spørgsmålet om dette luftfartsselskab kan påberåbe sig CMR-konventionens bestemmelser, såfremt skaden sker under biltransporten. På de korte, europæiske afstande er det helt almindeligt, at luftfartsselskaberne ikke flyver godset, men kører det pr. lastbil. Såfremt dette ikke er gjort klart for transportkøberen, kan denne få en alvorlig overraskelse, såfremt luftfartsselskabet ville påberåbe sig CMR-bestemmelserne efter en transport, som transportkøberen havde opfattet som en fly-transport – og for hvilken flyfragt var betalt!

I praksis anerkender luftfartsselskaberne ansvar efter Warszawa-konventionen ved sådanne transporter, i hvert fald i rutetrafik. Luftfartsselskabet lader simpelthen som om godset er fløjet hele vejen. Afgang- og ankomstlufthavnene angives med de internationale lufthavns-koder, og transporten udføres under et flynummer. Det er klart, at dette fører direkte ind i Warszawa-konventionen.

Har en speditør som luftfragtagent sikret transportkøberen en særlig fordelagtig charterrate ved flyvning fra en europæisk lufthavn, må det dog oftest stå transportkøberen klart, at fortransporten vil blive foretaget med lastbil, og i så fald vil CMR-konventionen efter network-systemet ved kombinerede transporter kunne slå igennem, jævnfør NSAB § 22 om lovvalget i tilfælde, hvor der er aftalt en særlig transportmåde, eller hvor skaden kan henføres til et bestemt led i transporten.

Den løsningsmodel, som generelt tilbydes her, ikke blot for luftfragt, men for alle transportformer, tager udgangspunkt i parternes aftale. Har man for eksempel aftalt en flytransport, bør man ikke kunne spises af med en CMR-erstatning, såfremt luftfragtføreren ikke på forhånd har gjort opmærksom på – eller det på anden måde var kendt – at godset blev kørt pr. lastbil en del

1. Transportjuraens kilder

af strækningen. Sker skaden under landevejstransporten, bør luftfartsselskabet anerkende at det har indgået en aftale om luftfragt. Det er altså en løsning, der bygger på filosofien i sølovens § 123 om ansvar for hele befordringen, selvom en del af den udføres af en anden fragtfører. Man bør imidlertid imødekomme et legitimt ønske om ansvar efter faktisk anvendt transportmiddel, når der er taget et udtrykkeligt forbehold herfor, jævnfør sølovens § 168, stk. 3, så fragtføreren har mulighed for at begrænse ansvaret ved for- og eftertransport til det ansvar, der gælder for den pågældende strækning.

Disse principper kan anvendes, når hovedtransportmidlets ansvar er mere omfattende end for- og eftertransportmidlets. Kan det bevises at skaden er sket under for- eller eftertransport med et transportmiddel, for hvilket der gælder et større ansvar end hovedbefordringsmidlets, kan det være fristende at lade dette større ansvar slå igennem. Eksemplet er en fortransport pr. lastbil til en søtransport under henholdsvis CMR-loven og Haag-Visby-reglerne. Her kan søoperatøren gøre et CMR-ansvar gældende mod sin underentreprenør, og det ville derfor være urimeligt om ladningsejeren skulle spises af med et Haag-Visby-ansvar.

I realiteten svarer denne løsningsmodel til de kombinerede transportmidlers network-system, der udmåler erstatning i overensstemmelse med ansvarsreglerne for det transportmiddel, der blev anvendt i skadesøjeblikket. Forskellen er navnlig at man i stedet for de kombinerede transportdokumenters paramount-klausulers Haag-regler, eventuelt Haag-Visby-regler, anvender det skadevoldende transportmidlets ansvarsregler. Vil man opnå den lavere, traditionelle paramount-beskyttelse, må man forsyne ladningsejeren med et kombineret transportdokument, som udtrykkeligt angiver dette.

Det hovedsynspunkt, der i denne bog lægges til grund for disse spørgsmåls behandling, tager ikke udgangspunkt i den nys nævnte operative sondring mellem de egentlige kombinerede transporter og de gennemgående transporter. Det synspunkt, der her fremføres, er at spørgsmålet om anvendelse af retsregler må tage udgangspunkt i parternes aftale, medens den måde, transporten faktisk udføres på, har underordnet betydning. Kurt Grönfors gør i sin ovennævnte bog opmærksom på, at man tidligere var fartøjscentreret, fordi transportjuraen behandlede transportmidlets forhold til transportaftalens parter, medens man nu er godscentreret, fordi det er godsets vej fra køber til sælger, der er afgørende. Denne bogs hovedsynspunkt på dette område er – med Grönfors' terminologi – aftalecentreret. Det afgørende er transportaftalen, herunder den fortolkning, der måtte være nødvendig for at man kan klarlægge parternes intentioner og forudsætninger.

Har man for eksempel aftalt en international biltransport, er det CMR-konventionen, der skal anvendes. Det er i denne sammenhæng underordnet,

1.5. Kombinerede og gennemgående transporter

om transporten udføres af een eller flere vognmænd, også fordi CMR-loven udtrykkeligt pålægger flere vognmænd gensidig hæftelse.

Ansvarsgrundlaget ændrer sig kun, såfremt man – undtagelsesvis – skulle komme ind i CMR-lovens regler i § 3 om kombinerede transporter, hvor lastvognen som sådan af en eller anden grund befordres med et andet transportmiddel – typisk med en færge eller på en banevogn. Der gælder som hovedregel tilsvarende regler for de øvrige enkeltmåde transporter.

Årsagen er naturligvis, at den transportkøber, som bestiller for eksempel en biltransport, har en naturlig forventning om, at transporten udføres pr. bil. Fragtføreren er formentlig velkommen til at udføre transporten med et alternativt transportmiddel, hvis det kan ske uden misligholdelse overfor transportaftalen med transportkøberen, specielt uden at godset udsættes for ekstraordinær risiko for skade eller forsinkelse, men dette alternative valg af transportmiddel – af hvad art det end kan være – bør ikke forrykke transportkøberens forventning om det retsgrundlag, som transportaftalen nu engang er indgået på.

Forskellen mellem det aftaleretlige synspunkt og det operationelle synspunkt, der vil bestemme lovvalget efter det faktisk anvendte befordringsmiddel, kommer tydeligt frem, når man ser på forskellen mellem CMR-loven og luftfartsloven, for eksempel i henseende til ansvarsbegrænsning og forældelse. Luftfartsloven er langt mere ladningsejervenlig end CMR-loven. Det skal bestemt ikke afvises, at der kan være et legitimt behov for anvendelse af CMR-loven ved for- og eftertransport i forbindelse med luftfragt, for eksempel hvor aftalen om transporten er baseret på en kombineret løsning, og hvor fragten for- og eftertransport er baseret på lastbilkørsel, men der må i den situation stilles krav til beviset for at transportsælgeren faktisk har forbeholdt sig mulighed for at påberåbe sig de retsregler, der gælder for den strækning, hvor en skade måtte være sket.

Det aftaleretlige synspunkt er i overensstemmelse med en afgørelse fra Højesteret, som i den såkaldte Brageland-sag tog stilling til gyldigheden af en ansvarsbegrænsning i et gennemgangskonossement, der henviste til Haag-reglerne. I penge drejede sagen sig om, hvorvidt rederen skulle betale erstatning svarende til tre gange ansvarsbegrænsningen på kr. 1.800 eller i alt kr. 5.400 (der var tale om tre kolli) – eller om rederen var ansvarlig for ladningsinteressens fulde tab på kr. 1.717.399! Et flertal i Højesteret gav rederen medhold. Men at afgørelsen var vanskelig, ses af, at et flertal i Sø- og Handelsretten havde givet ladningsinteressen medhold og tilkendt denne det fulde beløb. Det var årets transportjuridiske gyser:

1. Transportjuraens kilder

UfR 1982.398 HD – Kombineret transport – Ansvarsbegrænsning – Haagregler anvendt ved landtransport

Et rederi påtog sig for et aktieselskab A at transportere et antal generatorer og andet eludstyr med skib fra Göteborg til Jeddah i Saudi-Arabien og derfra ca. 800 km videre over land til Khamis Mushayt. Efter rederiets standardkonnossementer, hvormed ladningsejeren var bekendt, kunne rederiets ansvar ikke overstige bestemmelserne i Haag-reglerne (da 1.800 kr. pr. kollo), medmindre godsets værdi med bortfragterens samtykke var angivet til et højere beløb i konnossementet, hvilket ikke var tilfældet. Under transporten af nogle af generatorerne over land blev de beskadiget, og A rejste erstatningskrav mod rederiet og gjorde gældende, at ansvarsbegrænsningen alene vedrørte søtransporten. A antoges imidlertid ikke at have haft føje til denne antagelse, og ansvarsbegrænsningen fandt herefter anvendelse overfor det rejste erstatningskrav.

Højesteret anvender altså ansvarsbegrænsningen fra søtransporten på landstrækningen. Det er for så vidt i overensstemmelse med et princip om anvendelse af ansvarsreglerne for det mest betydningsfulde transportstræk. Men det er i modstrid med tanken om at anvende retsreglerne for det transportmiddel, der blev benyttet, og det transportmiddel var en lastbil i Saudi-Arabien, hvor CMR-loven i hvert fald ikke gælder automatisk, og hvortil konnossementet ikke henviste. En mulighed – som Sø- og Handelsretten benyttede – var derfor at pålægge fragtføreren et ubegrænset ansvar. Højesteret lod imidlertid den udtrykkelig ansvarsbegrænsning i konnossementet have forrang. Højesteret betragter altså konnossementet som udtryk for parternes aftale.

En tilsvarende dom om en skade efter søtransportens afslutning findes i sagen UfR 1981.216 SHD, hvor en speditør som kontraherende fragtfører havde udskrevet et gennemgangskonossement for en transport med skib og lastbil og fraskrevet sig fragtføreransvar efter afslutning af søstrækningen:

UfR 1981.216 SHD – Søtransport – Gennemgangskonossement – Ansvar for hele transporten

A havde påtaget sig at transportere et parti frosne kyllinger fra Esbjerg til Doha i Qatar og udstedte den 5. maj 1977 gennemgangskonossement for hele transporten. Efter ankomsten til Tyrkiet med skib foranledigede A ladningen overført til lastbil til Doha, hvortil ladningen ankom den 26. juni 1977. Det konstateredes da, at ladningen var optøet, og den følgende dag blev varenne kondemneret af myndighederne. C, der var vareforsikrer for afskiberen B, udbetalte varernes CIF-værdi i erstatning til B, der havde dækket køberens, og krævede derefter beløbet betalt af A som ansvarlig transportør. A afviste at betale, idet man bl.a. hævdede, at man alene var speditør, i hvert fald for så vidt angik landtransporten. Ved uden forbehold at have underskrevet gennemgangskonossementet for den samlede transport blev A anset for at have påtaget sig ansvar som fragtfører for hele transportens gennemførelse. Da endvidere ingen bestemmelse i konnossementet fandtes at kunne føre til ansvarsfrihed for A eller begrænsning af hans ansvar, blev C's påstand taget til følge.

1.5. Kombinerede og gennemgående transporter

Sø- og Handelsrettens domme i UfR 1982.398 HD og UfR 1981.216 SHD er afsagt samme dag, den 17. december 1980, og tre af de fem Sø- og Handelsretsdommere i UfR 1982.398 var de samme dommere som i UfR 1981.216, som er behandlet af tre dommere. Medens Højesterets resultat i UfR 1982.398 er udtryk for troskab overfor transportdokumentet, gik Sø- og Handelsretten i begge sager ind i en konkret fortolkning, som medførte at Sø- og Handelsretten kasserede konnossementsklausulerne i begge sager.

Dokumentet i UfR 1981.216 var et Conlinetrubill, og det indeholdt en såkaldt forwarding-klausul, hvorefter dokumentudstederen udelukkende påtog sig speditøransvar – og altså ikke fragtføreransvar – for en landstrækning efter losning. I UfR 1982.398 var dokumentet et almindeligt konnossement, der også kunne anvendes som gennemgangskonnossement. Her gjaldt Haag-begrænsningen efter klausulen hele strækningen.

Såfremt det kan lægges til grund at Højesterets afgørelse i UfR 1982.398 virkelig er udtryk for rettens accept af konnossementet som udtryk for parternes aftale om transporten, må det antages at også den upåankede UfR 1981.216 var blevet ændret ved en anke til Højesteret.

Sø- og Handelsretten fulgte Højesterets linie i UfR 1983.576 SHD, hvor retten accepterede et transportvilkår, hvorefter fragtføreren udelukkende havde ansvar som speditør, når søtransporten var afsluttet:

UfR 1983.576 SHD - Kombineret transport - Konnossement - Ansvar for landstrækning

Rederiet R påtog sig over for K en gennemgående transport fra dør-til-dør fra England til Tåstrup af et parti whisky i en 20' container. Godset blev befordret til Esbjerg med skib og derfra med jernbane til København. Medens containeren efter ankomsten til København henstod i DSB's containerterminal, blev en del af godset stjålet. I hvert fald efter det oplyste om de transportopgaver, K tidligere havde fået udført gennem R, fandtes K, uanset at R's betingelser om ansvarsbegrænsning alene fremgik af konnossementet, hvortil fragtaftalen henviste, at have været bundet af de vilkår, der var gældende for transporten, hvorefter R bortset fra søtransporten alene havde ansvar som speditør. Da R fandtes at have handlet forsvarligt ved valget af DSB som fragtfører og som opbevarer af godset, indtil K ønskede det udbragt, kunne der ikke pålægges R ansvar for bortkomst af en del af godset under opbevaringen på DSB's godsterminal.

Ved vurderingen af disse tre sager bør man måske erindre, at der ikke gjaldt præceptive regler for de strækninger, hvor skaden skete.

Anvendelse af parternes aftale som udgangspunkt for en bestemmelse af retsgrundlaget medfører ikke automatisk at enten det strengeste eller det mildeste ansvarssystem benyttes. I Brageland-sagen var aftalesynspunktet fantastisk favorabelt for ladningsejeren. Drejer det sig for eksempel om kombitransporter med brug af veksellad, trailere eller containere i bil/tog/bil-

1. Transportjuraens kilder

trafik, vil udgangspunktet ofte være et CMR-fragtbrev, som medfører et lavere ansvarsniveau for den del af transporten, der udføres med jernbane. Her risikerer ladningsejeren altså en mindre erstatning end den, der ville kunne gives efter de regler, der gælder for det benyttede transportmiddel. Se iøvrigt afsnittet om ansvarsbegrænsning.

Aftalesynspunktets primære kvalitet er, at parterne opfordres til at gøre deres stilling klar. En anden fordel er at parterne – og domstolene – fritages for den ofte umulige opgave, der ligger i en bestemmelse af det sted, hvor skaden skete. Det indebærer, at kravet om millimeterretfærdighed viger til fordel for en fortolkning af parternes egen aftale.

1.5.2.1. Network system

En anden løsning – et kompromis mellem de forskellige principper – kan være at dele skaderne op i to kategorier: En hvor skaden kan placeres geografisk – og en med ukendt skadested. I den første kategori kan man benytte de regler, der nu engang gælder for det pågældende transportmiddel. I den anden kan man vedtage en såkaldt paramount-klausul, som gør et bestemt regelsæt anvendeligt, for eksempel Haag-reglerne, uanset om dette regelsæt nu også skulle være særlig egnet, og uanset hvis interesser tilgodeses – transportkøbers eller fragtførers – ved valget af netop dette regelsæt. Princippet hedder network system.

Det er denne teknik, som Det Internationale Handelskammer ICC har anvendt i sine regler for et kombineret transportdokument.

Hovedprincippet efter disse regler er, at den transportør, som påtager sig transportansvaret for hele transporten – den såkaldte Combined Transport Operator (CTO) eller Multimodal Transport Operator (MTO) – er ansvarlig efter de ansvarsregler, som gælder på den strækning, hvor skaden indtræffer, såfremt disse regler ikke kan fraviges ved aftale. Kan det transportstræk, hvor skaden er sket, ikke bestemmes, finder ansvarsreglerne i henhold til det udstedte Combined Transport Bill of Lading anvendelse. I det typiske tilfælde er der da tale om en henvisning til Haag-reglerne, respektive Haag-Visby-reglerne.

Modellen anvendes også i de nordiske speditørbestemmelser, NSAB, idet speditørens ansvar som fragtfører enten bestemmes af de regler, der gælder for det transportstræk, hvor skaden er sket, eller af de selvstændige ansvarsbestemmelser i NSAB § 15-21. Det er ikke en betingelse efter NSAB § 22, at de regler, hvortil man henvises, er ufravigelige.

Rederiernes organisation, The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) og den internationale speditørorganisation FIATA har begge udarbejdet transportdokumenter for kombinerede transporter, henholdsvis

1.6. Standardbestemmelser

Combidoc og FIATA FBL. Begge dokumenter er baseret på ICCs regler for kombinerede transportdokumenter (ICC dokument nr. 298). Disse regler er for tiden under revision, idet ICC har indledt et samarbejde med FNs handels- og udviklingsorganisation UNCTAD om ændringer i ICC dokument 298.

Nogle rederier anvender deres egne regler på dette område. Et eksempel er anvendelse af Haag-reglerne som basisansvar med forbehold for Haag-Visby-reglerne, hvor de gælder ufravigeligt, og en henvisning til indenlandske fragtføreres ansvarsbestemmelser, når det kan bevises, at skaden er sket, medens en sådan indenlandsk fragtfører havde godset i sin varetægt. Hermed bevarer rederiet sin status efter søretten, medens det sikrer sig, at det ikke kan blive ansvarligt i videre omfang end den pågældende underentreprenør.

Her er sagens kerne: I virkeligheden er der jo tale om en sikring af regres. Den kombinerede transportoperatør – CTO eller MTO – er naturligvis først og fremmest interesseret i at kunne gøre et eventuelt ansvar gældende overfor den faktisk ansvarlige. Filosofien er, at det er gratis at påtage sig et ansvar for en kombineret transport som CTO eller MTO med brug af flere fragtførere som underentreprenører, såfremt CTO'en eller MTO'en blot sikrer sig, at ethvert krav kan gives videre til den faktisk ansvarlige. Man kontraherer – som det siges – »back to back«.

I praksis bør en sådan sikring af regressen gennem indgåelse af kongruente aftaler være mulig; i hvert fald – således som hovedfragtføreren efter Combidoc og FBL gør det – for så vidt det kendte skadesstræk angår. Kun ved det ukendte skadesstræk må hovedoperatøren bære skaden, og her begrænser man som regel til det mindst mulige, for eksempel Haag-reglerne.

1.6. Standardbestemmelser

Til konventionerne og de deraf afledte nationale love knytter sig et stort antal regelsæt, der kan opdeles i to grupper: Standardbestemmelser og individuelle vilkår.

Nogle af standardbestemmelserne er fastsat ved offentlig foranstaltning; det gælder for eksempel bestemmelser for havnes og baners virksomhed. Danske eksempler herpå er regulativet for Københavns Frihavns virksomhed og jernbanereglementet; begge regelsæt er fastsat af trafikministeren.

Andre standardaftaler er aftalt som kontraheringsgrundlag mellem transportkøbernes og transportsælgerens organisationer. Disse standardvilkår kaldes også »agreed documents«, fordi de er resultat af en forhandling mellem parterne. Konsekvensen er, at domstolene med god samvittighed kan

1. Transportjuraens kilder

lade være med at censurere bestemmelserne, fordi man på forhånd må antage, at organisationerne har varetaget medlemmernes interesser. Eksempler herpå er de nordiske speditørbestemmelser, der forhandles mellem de nordiske speditørorganisationer og de nordiske erhvervsorganisationers transportudvalg.

Andre standardbestemmelser er helt private, fastsat af en enkelt fragtfører eller af en brancheorganisation af international eller national karakter. Eksempler herpå er luftfartsselskabernes internationale organisation IATAs almindelige bestemmelser for befordring og den internationale skibsfartsorganisation BIMCOs standardtekster for søtransportdokumenter. Også afskibernes organisationer har fastsat standardvilkår; Det internationale Handelskammer ICC har udarbejdet retningslinier for kombinerede transportdokumenter (ICC dokument nr. 298).

Det afgørende for anvendelsen af disse standardbestemmelser er, om de er vedtaget mellem parterne. I det omfang sådanne forretningsvilkår og bestemmelser ikke gælder uden videre i kraft af en offentligretlig regulering eller en retlig forpligtende kutyme, må disse vilkår nemlig betragtes som aftaler mellem transportkøber og fragtfører. Denne aftale indgås ved transportsælgerens henvisning til eller gengivelse af regelsættet i tilbud eller transportdokumenter, for eksempel ved en henvisning til bestemmelserne på transportdokumenter, brevpapir, fakturaer og andre papirer. Transportkøberens accept anses for at være givet ved modtagelse af dokumentet eller afsendelsen af godset uden indsigelse mod standardbestemmelserne.

Indeholder bestemmelserne særligt byrdefulde vilkår, for eksempel om ansvarsbegrænsning og panteret, må disse særlige vilkår fremhæves i henvisningsteksten. Temaet er det samme som i den ovennævnte UfR 1971.81 HD, hvor rederiet havde trykt en klausul på billetterne og sat opslag op på skibet.

Denne teknik er blevet anerkendt af Højesteret i dommen UfR 1973.696 HD, som vedrører en speditørs panteret i gods til sikkerhed for inkonnekse fordringer. Dommen er – fortrinsvis om de panteretlige spørgsmål – kommenteret i UfR 1973 B 324; diskussionen fortsatte i TfR 1975.567, UfR 1974 B 69, 153 og 256. Der blev afgivet dissens med hensyn til panteretten. Det hedder i Højesterets præmisser om den såkaldte vedtagelsesproblematik:

UfR 1973.696 HD - Spedition - Pant - Vedtagelse

Ifølge de nordiske speditørbestemmelser har en speditør panteret i godset for alle fordringer mod ordregiveren. Bestemmelsen om panteret, der var optaget på speditørens brevpapir og fakturaer, fandtes fremhævet på en sådan måde, at den var gældende i forholdet mellem speditøren og transportkøberen.

1.6. Standardbestemmelser

Højesteret konstaterede i UfR 1973.696, der vedrører spørgsmålet om en speditørs panteret for inkonsekse fordringer, at indholdet af speditørbestemmelserne havde været fremhævet overfor transportkøberen på en sådan måde, at bestemmelsen måtte anses for at have været gældende mellem parterne. Grundlaget for Højesterets afgørelse var en tekst, som speditøren havde aftrykt på sit brevpapir, hvori der var henvist til speditørbestemmelserne og til de særligt byrdefulde vilkår, herunder panteretten. Landsretten havde tilsidesat panteretten, fordi speditøren for landsretten ikke havde dokumenteret, at speditøren havde anvendt denne henvisningstekst med udtrykkelig fremhævelse af de byrdefulde vilkår. Princippet i dommen er nu blevet fulgt i domme i UfR 1979.416 VLD om ansvarsbegrænsning, jævnfør nedenfor, og 1986.552 SHD om panteret, hvor der var tydelige henvisninger udenfor det præceptive område, medens bestemmelserne er blevet tilsidesat i to CMR-sager (UfR 1980.96 HD og 1968.282 HD med kommentar i UfR 168 B 342), hvor CMR-lovens præceptivitet havde forhindret anvendelse af NSAB. Retsstillingen gennemgås i den kommenterede udgave af NSAB, Speditionsjura, ad NSAB § 1.

I svensk og norsk retspraksis gælder der – i hvert fald i erhvervsforhold – en videregående adgang til anvendelse af standardbestemmelser, idet domstolene accepterer standardbestemmelser uden henvisning. Se herom Jan Ramberg »Spedition och fraktavtal« side 40 ff. Sø- og handelsretten har dog i UfR 1982.302 SHD åbnet døren på klem for vedtagelse uden udtrykkelig aftale, idet retten fandt, at en importagent »som nøje kendt med speditør- og transportforhold måtte påregne retsforholdet mellem dem ved den omhandlede transport bedømt efter Nordisk Speditørforbunds almindelige bestemmelser«.

Der kan undertiden opstå en kollision mellem forskellige standardbestemmelser, såfremt en fragtfører eller anden virksomhed på transportmarkedet påberåber sig flere konkurrerende standardbestemmelser. Der foreligger da en konkurrence mellem standardbestemmelser. Det kan for eksempel ske, såfremt transportkøberen har udviklet sit eget sæt transportbetingelser – se eksempler herpå i Speditionsjura – medens fragtføreren påberåber sig NSAB. Ole Lando kalder dette problem for »the battle of forms« – kampen om formularen – i en artikel i UfR 1988 B 1. Ole Lando opstiller en række mulige løsningsmodeller, men påpeger at der ikke kan opstilles faste regler for løsningen.

I værste fald kan dette føre til at alle de påberåbte standardvilkår tilsidesættes, hvorefter retten anvender dansk rets almindelige regler. Det kan bl.a. medføre tab af retten til ansvarsbegrænsning:

1. Transportjuraens kilder

UfR 1986.868 ØLD - Oplagring - Ansvarsbegrænsning - Vedtagelse af flyttebestemmelser

En dansk ambassadør overlod opbevaringen af sit bohavet til speditør S under udstationering i udlandet. Ambassadøren rettede inden udrejsen henvendelse til tre flyttefirmaer, der afgav tilbud, som sendtes til Udenrigsministeriet, der valgte det billigste tilbud. Tilbuddet indeholdt henvisning til NSAB. S opbevarede bohavet, herunder nogle ægte tæpper, i flere år. Efter ambassadørens hjemkomst konstateredes omfattende mølangreb på tæpperne. Skaden opgjordes til kr. 138.000. S afviste ansvar med henvisning til Dansk Møbeltransport Forenings Almindelige Betingelser. Disse betingelser anvendes normalt af S. Østre Landsret lagde til grund, at Dansk Møbeltransport Forenings Almindelige Betingelser normalt skulle have været gældende for forholdet mellem parterne, men at aftale herom ikke blev indgået. S fandtes herefter ikke i stedet at kunne påberåbe sig NSAB, og S blev dømt til at betale erstatning efter Danske Lov 5-8-14 uden ansvarsbegrænsninger.

Her er en oversigt over de vigtigste standardbestemmelser på transportområdet med en angivelse af de retsområder – konvention og lovgivning – som de knytter sig til.

Konventioner	Dansk lovgivning	Standardvilkår:
Haag-reglerne Haag-Visby-reglerne Hamborg-reglerne	Konnossementsloven Søloven	Bestemmelser om stevedorers og skibsmægleres virksomhed. Frihavnsbekendtgørelsen og andre havnes regulativer. Regler i certepartier og konnossementer.
CIM-konventionen	Baneloven	DSB's Befordringsreglement. Bestemmelser for Intercontainer, Interfrigo og kombiselskaber.
CMR-konventionen	CMR-loven Færdselsloven	Fragtmandsvilkår Fragtbrevsklausuler
Warszawa-konventionen	Luftfartsloven	IATA-bestemmelser. Kurerselskabers standardvilkår. Klausuler i luftfragtbreve.

1.6. Standardbestemmelser

Billedet er broget og afvekslende. De meget forskellige bestemmelser maner til forsigtighed. Systemet giver mange muligheder for overraskelser.

Hertil kommer generelle bestemmelser, der ikke knytter sig til en bestemt transportform, men som gælder transport og tjenesteydelser i forbindelse hermed i almindelighed. Et eksempel er speditørbestemmelser, i de nordiske lande NSAB. En oversigt over disse bestemmelser findes i den kommenterede udgave af NSAB.

KAPITEL 2

Transportaftalens parter

Der var engang, da verden var langt mere overskuelig, end den er i dag. Søtransport blev dengang udført af en skibsreder, som i søloven havde titlen bortfragter. Jernbanerne stod for overfladetransporterne til lands, for lastbilerne var endnu i deres vorden, og luftfragten beskæftigede sig på godsområdet endnu kun med postflyvning. Dengang var det klart, at fragtføreren var den, der ejede befordringsmidler.

Transportverdenen har ændret sig meget siden da. Nu kan enhver blive NVOCC – Non Vessel Operating Common Carrier – og påtage sig fragtføreransvar i kraft af en aftale uden at eje hverken skib, tog, bil eller fly. De fleste fragtførere i dag er faktisk kontraherende fragtførere uden eget materiel. Det er transportaftalerne, som bestemmer den retlige kvalifikation som fragtfører, og det er i høj grad transportdokumenterne, som viser fragtførerskabet.

I dette kapitel behandles spørgsmål om parternes status ved indgåelse af transportaftaler. Man kan også sige, at kapitlet handler om partskvalifikationen, for hovedformålet med dette kapitel er at undersøge, hvem der kvalificerer sig som part i transportaftalen.

2.1. Ladningsinteressen

Ladningsinteressen er den lettest identificerbare: Den består som hovedregel af køber og/eller sælger efter en handelsaftale, der som regel kan dokumenteres gennem en bestilling, en ordrebekræftelse, en kontrakt eller en faktura. Udtrykket ladningsejer går direkte på en af de to parter – køber eller sælger. Har et forsikringselskab betalt erstatning efter en transportskade til den af handelsaftalens parter, som efter handelsaftalens bestemmelse skulle bære risikoen under transporten, indtræder forsikringselskabet som ladningsinteresse i forhold til fragtføreren og andre trediemænd, og denne partskvalifikation kan som regel dokumenteres gennem en subrogationserklæring, hvorved

2. Transportaftalens parter

handelsparten – ladningsejeren – overdrager sit krav mod fragtføreren og eventuelle andre til forsikrings-selskabet.

Identifikationen af ladningsinteressen kan få betydning ved placering af afsenderansvaret, for eksempel i relation til befordring af farligt gods. CMR-betænkningen siger herom, at »det påhviler afsenderen at oplyse fragtføreren om den nøjagtige beskaffenhed af faren og angive de forsigtighedsforanstaltninger, som skal iagttages. Hvis sådan oplysning ikke er indført i fragtbrevet, har afsenderen bevisbyrden for, at fragtføreren var bekendt med farens beskaffenhed. Fragtføreren kan, hvis han ikke er underrettet om godsets farlighed, ansvarsfrit aflæsse, ødelægge eller uskadeliggøre godset. Afsenderen er ansvarlig for den skade, godset forvolder ved sin farlighed. De beføjelser, der herved er tillagt fragtføreren, må han antages også at have efter dansk ret, jfr. herved sølovens § 119. Ligeledes vil afsenderen efter dansk ret kunne blive ansvarlig for godsets farlige egenskaber, jfr. sølovens § 97, stk. 2, og Ussing: Dansk Obligationsret, Almindelig Del s. 23 ff. Om afsenderen efter gældende dansk ret bliver ansvarlig, selv om han ikke har udvist fejl eller forsømmelse ved at overgive godset til fragtføreren, er ikke afgjort i praksis, men det må i hvert fald antages, at domstolene vil være utilbøjelige til uden videre at fritage afsenderen for ansvar«.

Ladningsinteressens identifikation bliver også aktuel ved krav om sikkerhed for og betaling af omkostninger i forbindelse med groshavari.

Reglerne om groshavari fordeler omkostningerne ved tab og skade på gods og skib og ved redningsforanstaltninger mellem fragtfører og ladningsinteresse.

Reglerne om groshavari findes i de såkaldte York/Antwerp Rules, som fastslår hvornår der overhovedet er tale om groshavari, og som giver nærmere retningslinjer for opgørelsen af groshavari. York/Antwerpen reglerne er udformet dels som bogstavregler (A-G), og dels som talregler (1-22). Hovedreglerne om opgørelse af groshavari er indeholdt i bogstavreglerne, i tilslutning til hvilke talreglerne giver en del eksempler og undtagelser fra hovedreglerne.

Groshavari foreligger f.eks. i tilfælde af brand ombord, motorskade eller kollision. Typiske eksempler er, at skibet sættes på grund for at undgå total havari, eller at en del af ladningen ofres (smides over bord) for at rette skibet op i tilfælde af slagside, hvorved skib og den øvrige ladning reddes. I disse tilfælde må de, der ejer det reddede gods og skib, deltage i tabet proportionalt med godsets/skibets værdi. Regnskabet opgøres af en dispachør.

York/Antwerp reglerne er kun delvis anerkendt i USA, idet rederiet efter amerikansk ret ikke kan kræve noget groshavaribidrag, dersom havariet skyldes usødygtighed eller fejl fra besætningens side, selv om rederiet ikke har ansvar herfor efter Haag-reglerne. Rederiets ret til bidrag søges sikret med en såkaldt »New Jason klausul« i konnossementet.

De fleste kombinerede transportdokumenter, som udstedes af en kontraherende fragtfører, indeholder en klausul om ladningsinteressens pligt til

2.1. Ladningsinteressen

skadesløsholdelse af dokumentudstederen ved groshavari. Se for eksempel FIATA FBL:

»The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder in respect of any claims of a General Avarage nature which may be made on him and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this connection«.

Baggrunden herfor er, at speditøren står som afskiber – »Shipper« – overfor den udførende fragtfører, der typisk vil være et rederi. I denne egenskab, der er bekræftet ved speditørens afskiberstatus i konnossement, er det speditøren, som modtager rederens krav på bidrag eller sikkerhed ved groshavari. Den ovennævnte klausul sikrer speditørens regreskrav i anledning af groshavari mod ladningsinteressen.

Det er ikke usædvanligt, at speditører står som afsendere og modtagere i transportdokumenter. Det sker så godt som altid ved transport af samlegods, hvad enten godset befordres i container, i banevogn, i trailer eller i luftfragtens konsoliderede enhedslaster. Det skyldes, at speditøren indgår en aftale med den udførende fragtfører om befordring af godset og en anden aftale med flere – undertiden mange – ladningsejere. Den speditør, som foretager samlastningen, bliver da afsender af godset, medens den modtagende speditør, som sender godset videre til de endelige modtagere, anføres som modtager i det egentlige transportdokument. Speditøren vil da selv udstede sit eget dokument til ladningsejeren, typisk FIATA FBL.

Hermed er imidlertid ikke sagt, at speditøren automatisk indtræder i ladningsinteressens sted overfor den udførende fragtfører. I den nedenfor nævnte sag ville en udførende fragtfører netop gøre en dansk speditør, der havde aftalt transporten med vognmanden, ansvarlig for skade på andet gods, forvoldt af det gods, som speditøren havde booket.

UfR 1982.402 HD – Vejtransport – Farligt gods – Speditør ikke afsender

Efter ordre fra en speditør A transporterede vognmandsfirmaet N to akkumulatører fra Tyskland til Danmark. I det internationale fragtbrev var det tyske speditørfirma P anført som afsender, og P havde underskrevet fragtbrevet. Undervejs væltede akkumulatøerne, og syre derfra beskadigede den øvrige ladning. Der ansås ikke at være grundlag for at fastslå, at speditør A havde indgået befordringsaftalen med vognmand N i eget navn, og da speditør A således ikke kunne anses for afsender, kunne der ikke pålægges speditør A ansvar i medfør af CMR-lovens § 13, stk. 2.

2. Transportaftalens parter

2.2. Fragtføreren

Før i tiden var besiddelsen af transportmidler afgørende for rollen som fragtfører. Skibsrederen havde skibe i søen, jernbanen fik togene til at køre, vognmanden havde egne biler og luftfartsselskaberne blev stiftet under nært nationalt opsyn. Der var ikke tvivl om, hvem der var fragtfører. Og det er vel stadigvæk sådan at henvender man sig til et rederi, en jernbane, en vognmand eller et luftfartsselskab for at få udført en godstransport, er man næppe i tvivl om at man entrerer med en fragtfører, som udfører transporten med sine egne befordringsmidler.

I virkelighedens verden er billedet imidlertid mere kompliceret end som så. Rederiet sejler måske slet ikke til den destination, hvor godset skal hen, og rederen overgiver derfor godset til en anden linie. DSB kører ikke selv godset ned gennem Europa, men sætter sin lid til et samarbejde med de andre, europæiske jernbaner. Blandt vognmænd sker der en hyppig udveksling af gods, så kapaciteten udnyttes bedst muligt, og luftfartsselskaberne flyver sjældent gods inden for Europa, men kører godset frem – med lastbiler, der endda ofte har fået et flight number – til de europæiske destinationer. Oversøisk samarbejder luftfartsselskaberne om ruterne, så gods, der overgives til SAS, sagtens kan blive fløjet af et helt andet luftfartsselskab. Forventningen om, at den fragtfører, som selv har befordringsmidler, nu også udføre transporten, kan let blive skuffet.

Det behøver imidlertid ikke at betyde noget, for fragtførerne hæfter som hovedregel for hinanden, og transportkøberen kan gøre den fragtfører, som transportkøberen nu engang har entreret med, ansvarlig for skade eller tab af godset, også selvom skaden er sket, medens godset var i en helt anden fragtførers varetægt. Reglerne herom er lidt forskellige på de fire transportområder, hvor der navnlig er et forbehold for hæftelse for fremmed fragtfører i søretten.

Også uden for de gennemgående og kombinerede transporters område, hvor mange – hoved- og underentreprenører – er fælles om løsningen af transportopgaven, er det karakteristisk for international godstransport at fragtførere, som jo efter sagens natur ofte arbejder udenfor eget lands grænser, anvender medhjælpere i vidt omfang. Det gælder både i markedsføring, ved indgåelse af fragtaftaler og i godshåndtering. Her repræsenteres fragtføreren ofte af agenter. Dele af den faktiske transport overlades til andre, især for- og eftertransport. Under transporten er fragtføreren ofte nødt til at rekvirere bistand hos for eksempel toldklarere. Spørgsmålet er nu om fragtføreren hæfter for sådanne medhjælperes fejl og forsømmelser.

2.2. Fragtføreren

Udtrykket fragtfører er hentet fra det engelske »carrier«, således som det for eksempel er oversat i CMR-loven. Luftfartsloven anvender udtrykket »befordrer«, formentlig for at anvende en betegnelse, der kan bruges både ved passagertransport og luftfraft. I det danske forslag til nye sølovsbestemmelser på basis af Hamburg-reglerne er »carrier« oversat ved »transportør«, jævnfør forslaget § 251 og sølovsudvalgets 2. betænkning (nr. 1215) side 33 ff. I sølovsforslagets 13. kapitel om stykgodstransport er det klassiske udtryk »bortfragter« helt udgået. Det bevares kun i forslaget til 14. kapitel om befragtning af skibe. I denne bog anvendes udtrykket fragtfører uanset transportform.

2.2.1. Hæftelse for medhjælpere

I dansk ret kaldes hæftelsen for medarbejderes fejl og forsømmelser ofte et husbondansvar efter den klassiske, endnu gældende regel om arbejdsgiverens ansvar i forhold til trediemand for medarbejderes fejl og forsømmelser i Danske Lov 3-19-2. På transportområdet er der dels tale om en udvidelse af dette traditionelle husbondansvar, idet fragtføreren for eksempel ved landevejstransport både hæfter for egne medarbejderes og også hæfter for selvstændige medhjælperes fejl og forsømmelser, dels om en indskrænkning af husbondansvaret, idet fragtføreren ved søtransport ofte fritages for ansvar for sejlede medarbejderes fejl og forsømmelser.

Ved landevejstransport medfører CMR-lovens § 4 en stærk udvidelse af det såkaldte husbondansvar, der i almindelighed kun medfører hæftelse på objektivt grundlag for ansatte medarbejderes fejl og forsømmelser. § 4 indebærer også ansvar for selvstændige medhjælpere, for eksempel andre fragtførere, der kører godset en del af vejen, speditører, som læsser og aflæsser bilen – for så vidt som sådanne speditører ikke repræsenterer ladningsinteressen – klarerere og leverandører af andre tjenesteydelser.

I sagen UfR 1990.341 SHD kom en fragtfører til at hæfte for en tysk grænsespeditør, som var gået konkurs. Grænsespeditøren skulle berigtige tysk importmoms i forbindelse med en transport og havde fået momsbeløbet fra fragtføreren, som igen havde fået det af ladningsejeren:

UfR 1990.341 SHD – Vejtransport – CMR-lovens § 4 – Ansvar for grænsespeditørs manglende momsbetaling

Fragtfører S udførte – efter aftale med kontraherende fragtfører J – to transporter fra Danmark til Tyskland. Ordregiver var momsregistreret i Tyskland, og der skulle erlægges importmoms ved grænsen, hvilken toldberigtigelse S overlod til et tysk speditørfirma, der gik konkurs uden at have afregnet det af J udlagte afgiftsbeløb til de tyske myndigheder. S var efter det oplyste i medfør af CMR-lovens § 4 ansvarlig for, at den af S benyttede grænsespeditør som følge af konkurs ikke opfyldte momsbetalingen.

2. Transportaftalens parter

Offentlige myndigheder, for eksempel toldvæsenet, falder formentlig uden for personkredsen efter § 4. Se dog afgørelsen i UfR 1985.542 HD, hvor toldvæsenet måtte betale halvdelen af en erstatning, som en vognmand måtte betale til en transportkøber, fordi toldvæsenet havde afrevet et forkert blad i et T-dokumentsæt. Transportkøberen havde anlagt sag imod vognmanden, som havde indstævnet toldvæsenet. Såfremt vognmanden ikke havde medinddraget toldvæsenet, var vognmanden formentlig blevet pålagt fuldt ansvar alene.

Både ved jernbanetransport og ved luftfragt hæfter fragtførerne for hinanden, jævnfør CIM-konventionens artikel 35 om jernbanernes kollektive ansvar og luftfartslovens § 119. Jernbanerne har et udvidet husbondansvar efter CIM-konventionen art. 50, som også omfatter selvstændige medhjælpere.

Sørettens ansvarsfrihed for de såkaldte nautiske fejl – sølovens § 118, stk. 2, litra a – fritager fragtføreren for husbondansvaret til søs i det omfang dette vedrører behandlingen af skibet og navigationen, men ikke behandling af godset.

Rederens husbondansvar er iøvrigt beskrevet i sølovens § 233, hvorefter rederen hæfter for skade, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste. Denne regel træder i stedet for Danske Lov 3-19-2 for så vidt arbejde i bestemt skibs tjeneste angår; udenfor dette område gælder reglen i Danske Lov. § 233 bruger udtrykkeligt ordet reder, hvormed der sigtes til arbejdsgiveransvaret, men rederen hæfter også for andre end de direkte ansatte. Selvig antager i Det såkaldte husbondansvar side 123, at reglen i sølovens § 233 kun gælder ansvar udenfor kontraktsforhold. Ansvar i kontraktsforhold i forbindelse med godstransport afgøres af befragtningskapitlet i søloven.

2.2.2. Springende regres

Fragtførerens hæftelse for medhjælpere fører naturligt til det synspunkt at disse medhjælpere er fragtførerens folk, og at der ikke opstår noget kontraktsforhold mellem transportkøberen og disse medhjælpere. Synspunktet kom frem i denne dom:

UfR 1949.643 VLD – Banetransport – Springende regres – Medhjælperes ansvar

Et vareparti, der forsendes som banepakke med DSB, forsvandt på bestemmelsesstedet under udbringningen, der foretoges af en af DSB dertil antaget vognmand. DSB havde tilbudt erstatning, svarende til ansvarsbegrænsningens maksimum, men transportkøberen var utilfreds hermed og anlagde derfor retssag mod vognmanden. Antaget, at der ikke var opstået noget kontraktsforhold mellem transportkøberen og

2.2. Fragtføreren

vognmanden, og idet det ikke var godtgjort, at vognmanden havde udvist noget forhold, der efter reglerne om erstatning uden for kontraktsforhold kunne medføre erstatningspligt for ham over for transportkøberen, frifandtes vognmanden for at erstatte pakkens værdi.

Dommen er ikke udtryk for et princip om at fragtførerens medhjælper ikke kan sagsøges af transportkøberen, fordi der ikke foreligger et kontraktsforhold mellem disse to parter. Tværtimod føres der i praksis mange sager mellem transportkøbere og fragtføreres medhjælper, og det er udtryk for at dansk ret i almindelighed anerkender princippet om den såkaldte »springende« regres, hvor en skadelidt kan springe ind i en kæde af fragtførere og deres medhjælper og gøre den eller de ansvarlig, som skadelidte anser for at være skadevolder – eller lettest at gøre ansvarlig. Reglen er procesbesparende, fordi den medvirker til at en række formelle søgsmål ikke anlægges, alene af hensyn til respekten for linierne i kontraktsforholdene.

Transportkøberen behøver altså ikke at holde sig til sin medkontrahent, men kan bryde ind i kæden af fragtførere og sagsøge den, som transportkøberen af den ene eller anden grund foretrækker som sagsøgt. En hjemmel for den springende regres kan også findes i det retsforhold, der opstår mellem fragtføreren og modtageren af godset efter sølovens udleveringsafsnit (§§ 111 – 117).

I sagen UfR 1965.83 HD anså Højesteret et forsikringsselskab for at være indtrådt i en speditørs krav imod en fragtfører. Den kommenterende højesteretsdommer P. Spleth udtrykker forholdet således i UfR 1965 B 164, at forsikringsselskabet i denne sag kunne indtræde i speditørens krav imod vognmanden.

UfR 1965.83 HD- Vejtransport – Springende regres – Forsikring

Vognmand V havde indgået en aftale med Adams Transport Co A/S om kørsel mellem København og Stockholm med gods for Adam. Under kørsel i Sverige kørte V i grøften. Skaden på godset blev erstattet af et svensk forsikringsselskab F, hvori Adams svenske samarbejdspartner havde forsikret sit ansvar. Det svenske forsikringsselskab anlagde retssag mod den danske vognmand, støttet på V's ansvar i henhold til aftalen med Adam. Denne sag blev afgjort efter dansk ret (Dissens). Da V ikke havde antageliggjort, at skaden ikke skyldtes fejl eller forsømmelse fra hans eller hans folks side, var V ansvarlig overfor Adam. En bestemmelse i aftalen mellem Adam og V fandtes ikke at have givet V grundlag for at forvente, at en af Adam eventuelt tegnet godsforsikring også dækkede V's ansvar. Da det svenske forsikringsselskab ansås indtrådt i A's krav, dømtes V til at erstatte skaden – Se kommentar i UfR 1965 B 164.

P. Spleth tilføjer i sin kommentar, at ejerne af det transporterede gods næppe kunne have rettet et direkte krav imod vognmanden, medmindre betingelser-

2. Transportaftalens parter

ne for ansvar uden for kontrakt var opfyldt. Han henviser som støtte for dette synspunkt til dommen i UfR 1949.643 VLD.

Den afskæring af springende regres, som den ovennævnte UfR 1949.643 VLD lagde op til, var imidlertid allerede blevet ændret ved dommen i UfR 1954.301 HD:

UfR 1954.301 HD - Vejtransport - Springende regres - Krav mod flere anerkendt

Et forsikringsselskab, der havde betalt erstatning til en transportkøber, havde regres imod både speditøren og en vognmand, som speditøren havde antaget til opgaven.

Sø- og Handelsretten, som måske følte sig forpligtet af afgørelsen i den ovenfor nævnte landsretsdom i UfR 1949.643, ville frifinde vognmanden på grund af det manglende kontraktsforhold mellem transportkøber og vognmand. Højesteret anså imidlertid vognmanden for at være ansvarlig overfor transportkøberen. Dommen er kommenteret af J. Günther Petersen i Ansvarsfraskrivelse side 173.

Denne højesteretsdom har siden været retningsgivende for adgangen til springende regres i transportsager.

Jan Ramberg advarer i Spedition och fraktavtal side 33 f. mod dette gennembrud af »kontraktsbarriererne« i speditjonsforhold. Han påpeger, at fragtføreren kan have en interesse i at modregne sine tilgodehavender hos den oprindelige aftalepartner, der typisk vil være en speditør, som måske har et fast samarbejde med den pågældende fragtfører. Ramberg mener derfor ikke, at man uden udtrykkelig hjemmel kan overføre transportjuraens almindelige principper om springende regres til speditjonsforhold, medmindre speditøren overdrager sin fordring mod fragtføreren. NSAB § 7 giver direkte mulighed for en sådan overdragelse.

Gennemførelse af den »springende« regres ved søgsmål her i landet forudsætter, at den sagsøgte underentreprenør har værning her, og det vil ofte ikke være tilfældet, fordi der i vidt omfang anvendes udenlandske transportører og medhjælpere. I hvert fald ved landevejstransport er der imidlertid vidtgående muligheder for værning. For eksempel er der efter CMR-lovens § 29 værning på afsendelses- og bestemmelsesstederne og hos sagsøgte, hvad enten der er tale om domicil, forretningssteder eller agenturer. Dette sidste kan række langt, såfremt transportaftalen indgås under medvirken af en eller flere speditører, måske med domicil i flere lande, såfremt disse speditører kan anses for at være agenter for fragtføreren.

Domskonventionen vil medvirke til en forøgelse af mulighederne for anlæggelse af retssager ved udenlandske værning. Den giver samtidig en

2.2. Fragtføreren

videregående adgang til ad citation af udenlandske parter, som især kan blive aktuel i transportforhold.

Se bogen Speditionsjura ad NSAB § 7 om springende regres i speditjonsforhold.

Et særligt tilfælde af springende regres findes i forsikringsaftalelovens § 95, hvorefter den skadelidte indtræder i skadevolderens rettigheder mod forsikringsselskabet, når skadevolderens (=forsikringstagerens) erstatningspligt overfor skadelidte er fastslået og erstatningens størrelse er bestemt.

I praksis anvendes denne bestemmelse i tilfælde, hvor en fragtfører har standset betalingerne eller måske endda er under konkurs uden at fragtføreren har bragt en skadessag til afslutning. Ladningsejeren har da i medfør af FAL § 95 et direkte krav imod fragtførerens ansvarsforsikring. Ladningsejeren behøver altså navnlig ikke at anmelde kravet i fragtførerens konkursbo for senere at lade sig nøje med en beskeden dividende; ladningsejeren kan gøre kravet gældende direkte imod forsikringsselskabet. Forsikringssummen indgår ikke i konkursboet, men kommer umiddelbart skadelidte til gode.

Forudsætningen for dette krav imod fragtførerens ansvarsforsikringsselskab er, at forsikringsselskabet ikke allerede har udbetalt forsikringssummen til fragtføreren, og at ladningsejeren krav er fastslået, enten ved dom eller ved fragtførerens anerkendelse af kravet. Foreligger der hverken dom eller anerkendelse af kravet, må ladningsejeren overveje at anlægge retssag; i denne situation vil de fleste forsikringsselskaber formentlig nøje overveje en anerkendelse af kravet eller søge en forligsmæssig løsning. Et særligt problem for ladningsejeren kan her være fragtførerens selvrisko, som forsikringsselskabet ikke hæfter for. Denne selvrisko må fragtføreren anmelde i fragtførerens betalingsstandsning- eller konkursbo. Forsikringsselskabet er også berettiget til at modregne forfaldne ikke-betalte præmier i erstatningsbeløbet.

Det er også en forudsætning, at forsikringsselskabet er underkastet dansk ret. Er det ikke tilfældet, er der jo ikke basis for anvendelse af forsikringsaftaleloven. Mange danske eksportvognmænd tegner via deres danske brancheorganisation ansvarsforsikringer på det tyske forsikringsmarked, hvor forsikringsforholdet er undergivet tysk ret, og hvor det direkte krav mod forsikringsselskabet ikke umiddelbart forstås. Danske speditørers tilsvarende brancheansvarsforsikring hos Lloyds i London indeholder en dansk jurisdiktionsklausul, hvorefter assurandørerne underkaster sig dansk ret.

FAL § 95 kan formentlig ikke anvendes, når fragtføreren er forsikret i en såkaldt P & I-klub (Protection & Indemnity), som er en gensidig andelskasse, hvor medlemmerne er solidarisk ansvarlige for skader. Det er et almindeligt vilkår i P & I-klubber, at medlemmet – fragtføreren – skal have

2. Transportaftalens parter

honoreret ladningsejerens krav, inden klubben kan udbetale erstatning; princippet hedder »pay and be paid«; det engelske Overhus har i en dom af 14. juni 1990 fundet, at en ladningsejer ikke kan gå direkte til klubben, når fragtføreren er insolvent og derfor ikke har betalt erstatningen (ETL 1991.565).

2.2.3. Medhjælperes ansvar

Rettes kravet imod en medhjælper, kan medhjælperen til gengæld påberåbe sig de begrænsninger, som gælder for fragtføreren i kraft af de såkaldte Himalaya-klausuler, der findes i sølovens § 122, stk 2, CMR-lovens § 36, CIM artikel 51 og luftfartslovens § 114.

Hovedsynspunktet bag disse bestemmelser er, at medhjælper, der sagsøges af transportkøberen, skal kunne fremføre de samme indsigelser, som fragtføreren ville kunne gøre gældende, hvis kravet blev rettet imod fragtføreren. Baggrunden for bestemmelsen er forsøg på at komme uden om begrænsningerne i transportjuraen; kunne man finde en medhjælper, der måske var ansvarlig for en given skade, kunne man gøre kravet gældende mod denne i stedet for mod fragtføreren på ikke-kontraktmæssigt grundlag og dermed undgå restriktionerne i lovgivningen. Det var et søgsmål af denne art, der gav navnet til dette transportretlige emne, Himalaya, og det har ikke noget at gøre med bjerget af samme navn, men med det skib, der var impliceret. Det hed nemlig Himalaya. De nævnte regler spærre nu for disse forsøg.

2.3. Den kontraherende fragtfører

I denne bog defineres fragtføreren både som den, der faktisk udfører transporten, og som den, der har påtaget sig transporten ved afgivelse af transportløfte. Den fragtfører, der indgår aftalen, er den kontraherende fragtfører (contracting carrier) eller NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier). Den, der rent faktisk gennemfører transporten, er den udførende fragtfører.

Den kontraherende fragtfører har typisk slet ikke eget transportmateriel, men koncentrerer sig udelukkende om at markedsføre og organisere transporter, hvis udførelse den kontraherende fragtfører derpå overlader til den udførende fragtfører.

De traditionelle fragtførere er blevet stærkt trængt af de nye fragtførere, der ikke selv har befordringsmidler, men som indgår transportaftaler med transportkøberne og lader de udførende fragtførere befordre godset. Denne

2.3. Den kontraherende fragtfører

kontraherende fragtfører eller NVOCC vil typisk være en speditør, der afgiver transportløfte ved at udstede sit eget transportdokument.

Der er sket en stærk udvikling på dette område. Endnu for en snes år siden kunne man diskutere om en kontraherende fragtfører uden egne befordringsmidler kunne påberåbe sig transportjuraens regler, herunder ansvarsbegrænsning. Se til illustration heraf Erling Selvigs anmeldelse af Kurt Grönfors *Almän Transporträtt*, 1. oplag, i *Tidsskrift for Rettsvitenskap* 1966.366. Grönfors hævdede i 1. oplaget af sin bog, at det var en betingelse for at den kontraherende fragtfører kunne påberåbe sig transportjuraens regler, at denne kontraherende fragtfører udførte i hvert fald hovedtransporten med eget transportmiddel eller med materiel, som denne fragtfører disponerede over i henhold til aftale. Risikoen for denne kontraherende fragtfører uden egen transportandel var et ubegrænset ansvar, idet kun de »rigtige« fragtførere kunne påberåbe sig ansvarsbegrænsning. Det kunne for eksempel være tvivlsomt om de kontraherende fragtførere kvalificerede som såkaldt bortfragter efter søloven.

Selvig gik stærkt i rette med denne opfattelse i sin anmeldelsen af bogen, og det er interessant at se at synspunktet nu er forladt i senere udgaver af Grönfors' transportret. Første udgave udkom i 1965, og kun ni år efter, i 5. oplag fra 1974, giver forfatteren udtryk for en helt anden opfattelse. Det er et udtryk for at udviklingen går stærkt i transportjuraen.

Denne bog lægger transportløftet til grund for bedømmelsen af spørgsmålet om fragtføreransvar. Problemet har hidtil i praksis været at konstatere om transportløfte var afgivet, når der ikke var udstedt et dokument, som indeholdt transportløftet. Dette spørgsmål er ikke så vanskeligt som det har været. Der foreligger efterhånden en omfattende domspraksis.

Efter at de nordiske speditører har opnået enighed om dette spørgsmål med de nordiske erhvervsorganisationer i NSAB § 2, er der skabt klarhed over kriterierne for speditørens ansvar som fragtfører. Se herom afsnit 2.3.1. Disse kriterier kan formentlig også anvendes udenfor NSAB's område, specielt ved bedømmelse af spørgsmålet om, hvorvidt en transportvirksomhed, som ikke er omfattet af NSAB, har fragtføreransvar – eventuelt som NVOCC – eller ej.

Der henstår stadig en række problemer. Er den kontraherende fragtfører for eksempel reder i henseende til globalbegrænsningen efter sølovens § 234, hvor lovtæksten udtrykkeligt anvender ordet »reder« om den, der har ret til ansvarsbegrænsning, og ikke »bortfragter«, som ellers er den søretlige term, der for eksempel i denne bog sidestilles med fragtfører? Det svar, der her gives, er, at den kontraherende fragtfører med held bør kunne påberåbe sig bl.a. globalbegrænsningen, dels når den kontraherende fragtfører står som

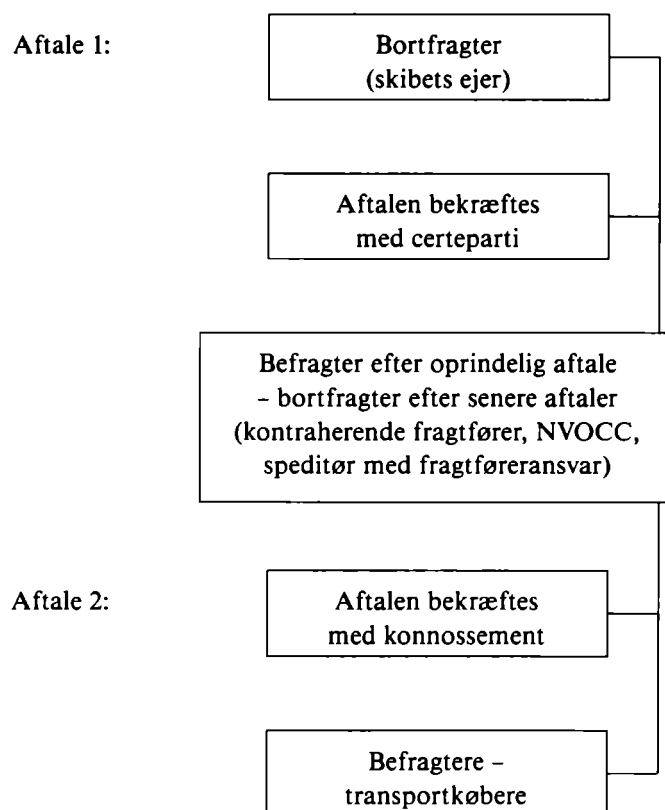
2. Transportaftalens parter

fragtfører indenfor præceptiv lovgivnings område, dels når den kontraherende fragtfører har henvist til det retsområde, hvor de pågældende regler findes. En sådan henvisning findes bl.a. i NSAB § 22.

Udgangspunktet i denne bog er, at den kontraherende fragtfører indtræder i alle de rettigheder og forpligtelser, som fragtføreren har efter transportlovgivningen. Det er konsekvensen af at transportjuraen løsrives fra befordringsmidlerne og i stedet knyttes til de aftaler, der er basis for transporterne. Det vil givetvis medføre en række måske endda vanskelige fortolknings spørgsmål, som domstolene må løse.

Denne fortolkning må tage udgangspunkt i den grundlæggende filosofi, der ligger bag udviklingen af den kontraherende fragtfører som NVOCC. Det er vigtigt at forstå, at der i virkeligheden er tale om, at der indgås to aftaler: En mellem NVOCC'eren og transportkøberen og en anden mellem NVOCC'eren og den udførende fragtfører.

Aftalerne kan illustreres som følger med et eksempel fra søretten:



2.3. Den kontraherende fragtfører

Systemet kan bruges ved alle transportformer. Er der tale om søtransport, får NVOCC'eren det egentlige konnossement, som udstedes af den udførende fragtfører – reder eller med en søretlig term bortfragter – med NVOCC'eren som afskiber og NVOCC'erens agent på bestemmelsesstedet som modtager. NVOCC'eren udsteder derpå sit eget transportdokument, typisk et speditør-konnossement, for eksempel FIATA FBL (FIATA Combined Transport Bill of Lading).

Ved luftfragt udsteder luftfartsselskabet et IATA-fragtbrev med NVOCC'eren som afsender og NVOCC'erens agent på bestemmelsesstedet som modtager. Dette IATA-fragtbrev bekræfter aftale nr. 1. NVOCC'eren udsteder herefter sit eget House Air Way Bill (HAWB) til transportkøberen som bekræftelse på aftale nr. 2.

Ved vej- og banetransport følges samme mønster.

I bilbefragtning er det ganske almindeligt, at der optræder flere led i kæden. Der indgås ofte en aftale mellem en vognmand og en speditør og derefter en ny aftale mellem en speditør og en anden speditør – enten om befragtning af hele bilens lastekapacitet eller befragtning af en del af lasten. Her kan der være tale om en hel perlekæde af kontraherende fragtførere.

En dansk speditør disponerede indtil fornylig over et heltog fra Danmark til Frankrig. En del af denne lastekapacitet videresolgtes til andre danske speditører.

2.3.1. Søtransport

Bortfragteren var tidligere en skibsreder, som havde skibe i søen, men i de senere år er ejerforholdet gledet i baggrunden; det er nu helt sædvanligt, at en bortfragter ikke selv ejer skibet, men har lejet (chartret) et skib, enten for en rejse (rejsebefragtning) eller for et nærmere aftalt tidsrum (tidsbefragtning).

I sin tid var det også oplagt, at kun den, der faktisk befordrede godset, kunne have et fragtføreransvar. Troen herpå var så stærk, at man indsatte en bestemmelse i søloven, hvorefter fragtføreren kunne forbeholde sig ansvarsfrihed, såfremt den faktiske befordring blev udført af en anden. Det var den tidligere sølovs § 123:

SHT 1965.246 SHD - Søtransport - Booking - Fragtføreransvar

Mellem et canadisk selskab B og I/S Dominion Line R var der indgået aftale om, at R skulle »reserve space for« cellulosemasse fra Canada til havne i England. Transporten blev foretaget af skibe tilhørende forskellige rederier i henhold til tidscerteparti mellem R og disse. Risikoen for ladningsskade blev dækket hos F, som krævede forskellige erstatningsbeløb refunderet af R og de enkelte rederier in solidum. Således som den grundlæggende kontrakt mellem B og R var udformet, ansås R at have påtaget sig et egentligt transportansvar, hvad enten egne eller andres

2. Transportaftalens parter

skibe benyttedes, og kunne ikke hævde ansvarsfrihed efter sølovs § 123 eller efter klausul i konnossementerne.

Nu er reglen ændret til den nuværende formulering, hvorefter den oprindelige bortfragter forbliver ansvarlig for transporten i dens helhed, selv om befordringen helt eller delvist udføres af en anden. Den vil gælde i tilfælde, hvor den oprindelige bortfragter af den ene eller anden grund overlader den faktiske befordring – helt eller delvist – til en anden fragtfører. Den vil imidlertid efter omstændighederne også kunne anvendes på den såkaldte kontraherende fragtførers forhold. Se om anvendelse på en »mellembefragter«:

UfR 1981.206 SHD - Søtransport - Sølovens § 123 - Mellembefragter ikke fragtfører

Forsikringsselskabet F, der var indtrådt i ladningsejerens krav, ønskede at gøre ansvar gældende overfor rederiet T 1 som »mellembefragter« for transportskader på en ladning træ, som i november-december 1978 af MS »Nan Feng« blev befordret fra Singapore til Esbjerg. »Nan Feng« tilhørte rederiet R, som havde tidsbefragtet skibet til T 1, som senere havde videretidsbefragtet det til T 2, som var kontraherende tidsbefragter ved den pågældende transport. Udtalt, at det af sølovens § 123 fulgte, at F ville kunne rejse spørgsmål om erstatningsansvar for tab som følge af godsets beskadigelse over for R, som udførte transporten, og T 2, der indgik fragtaftalen. Den omstændighed, at T 1 – uden at dette var kendt for ladningsejeren – havde tidsbefragtet skibet af R og viderebefragtet det til T 2, fandtes ikke i sig selv at begrunde, at ladningsejeren kunne rette et erstatningskrav tillige imod T 1, og da T 1 ikke ved sin behandling af sagen efter fremkomsten af F's erstatningskrav havde udvist noget forhold, som kunne bevirke, at han som følge heraf havde pådraget sig ansvar for det tab, som F nu på grund af forældelse var afskåret fra at kræve erstattet af R og T 2, blev T 1 frifundet for F's rejste krav.

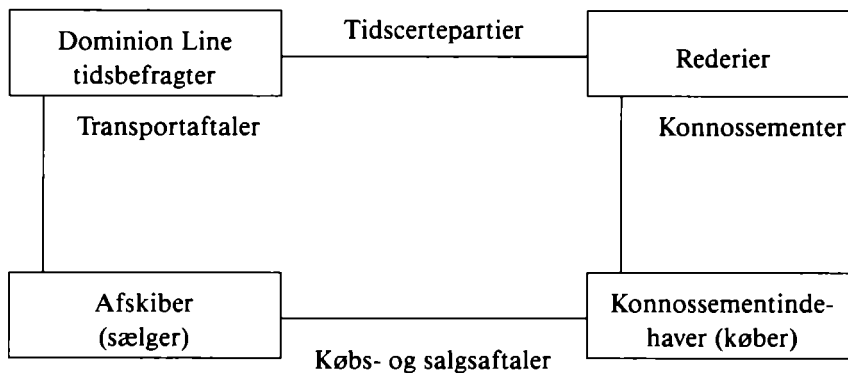
Konsekvensen af fragtføreransvaret er i dag, at den kontraherende fragtfører hæfter på samme måde som den udførende fragtfører. Skyldes et erstatningskrav et forhold, for hvilket den udførende fragtfører er ansvarlig, bliver den kontraherende fragtfører solidarisk ansvarlig:

UfR 1967.333 SHD - Søtransport - Timecharter - Tidsbefragters ansvar overfor konnossementsindehaver

Dominion Line, L, blev startet for at påtage sig transporter for et canadisk selskab, B, af cellulosemasse fra Canada til England, hvorom parterne indgik en skriftlig aftale. L ejede ikke selv skibe, men transporterne blev udført i henhold til timecharter indgået mellem L og forskellige rederier, R. Efter at der var opstået skader ved transporterne, gjorde ladningsejerne, E, der havde købt varerne af B, ansvar gældende mod L, der hævdede, at der kun kunne gøres ansvar gældende mod R. Antaget, at E kunne indtræde i B's rettigheder, og at der kunne gøres solidarisk ansvar gældende mod L og vedkommende rederier. Kommentar i UfR 1967.B109.

2.3. Den kontraherende fragtfører

Se Finn Hjalsteds kommentar i UfR 1967.B109 om tidsbefragterens ansvar over for konnossementsindehaveren, hvor aftaleforholdene i Dominiondommen fra 1967 anskueliggøres som følger:



Firkanterne for neden illustrerer købs- og salgsaftalerne mellem de canadiske afskibere og de engelske modtagere; den venstre side viser afskibningsaftalen mellem afskiberne og Dominion Line, den øverste side er tidscertepartierne indgået mellem Dominion Line som tidsbefragtere og rederierne for de pågældende skibe, medens den højre side endelig betegner det retsforhold, der ved de overtagne konnossementer er etableret direkte mellem rederierne og konnossementsindehaverne, d.v.s. modtagerne i England.

Efter den dagældende sølovs § 123 blev alene rederiet forpligtet ved skibsførerens udstedelse af konnossement, medmindre det fremgik, at konnossementerne blev udstedt (også) på andres vegne. Forudsætningen for udviklingen omkring NVOCC-virksomhed måtte imidlertid være, at ladningsinteressen kan holde sig til NVOCC'eren, fuldstændig som om denne var reder, og det var denne udvikling, som Sø- og Handelsretten foregreb, og som i 1973 blev stadfæstet med den nye § 123, hvorefter den oprindelige bortfragter forbliver ansvarlig. Problemet er formentlig ikke stort i dag, idet den fragtfører, der overlader hele eller dele af transporten til en anden, udførende fragtfører, vil udstede sit eget konnossement, for eksempel FIATA FBL, hvorefter udstederen hæfter for hele transporten.

Se om deling af tab mellem flere redere:

UfR 1962.759 SHD - Søtransport - Manko - Ansvar for flere fragtførere

Af et parti skind, der forsendtes fra Reykjavik til København, og som blev omladet i Århus, var en del forsvundet ved ankomsten til København. Da der i Århus var begået fejl af såvel repræsentanten for det rederi, der havde besørget transporten fra Reykjavik til Århus, som af et rederi, der havde transporteret en del af skindene fra Århus til København, deltes tabet mellem de to rederier.

2. Transportaftalens parter

Anerkendelsen af den kontraherende fragtfører som selvstændigt forpligtet bortfragter og dokumentudsteder er sket langsomt; ændringerne i rembursreglerne har taget en halv snes år. Denne tilbageholdenhed kan skyldes frygt for konsekvenserne, og det må erkendes, at den øgede fleksibilitet kan indebære risiko for misbrug. Se som et eksempel herpå følgende sag, som dog også kunne være opstået efter den hidtidige praksis i branchen.

UfR 1982.654 SHD - Søtransport - Certeparti - Både mægler og part efter certeparti

Ved en befragtningsaftale havde selskabet N optrådt som mægler, men var tillige ved et af selskabet udfærdiget certeparti indtrådt som part i en del af befragtningsaftalen. Det måtte have stået N klart, at der havde foreligget endnu et certeparti, der havde D som befragter, og som havde en anden fragtrate og tillige oplysning om provision. Idet det endvidere måtte have stået N klart, at D's kendskab til vilkårene for transporten grundede sig på dette andet certeparti, havde N efter rettens opfattelse på retsstridig måde bidraget til at vildlede D om vilkårene for transporten og om muligheden for at opnå en lavere fragtrate. Herved fandtes N at have medvirket til at påføre D et økonomisk tab, som N var erstatningsansvarlig for.

Efter de nye rembursregler er speditørdokumenter ligestillede med rederikonossementer, når de opfylder de samme formkrav. Udviklingen på dette område har medført, at FIATAs FBL-dokument, der oprindeligt blev præsenteret som et kombineret transportdokument, nu er blevet tilpasset de nye rembursregler art. 26, så det kan anerkendes af bankerne som et rembursdokument på linie med rederikonossementer.

Det er i virkeligheden denne udvikling, som søloven i 1974 tog højde for ved indsættelsen af ordene »eller anden« i definitionen på bortfragteren i § 71, stk. 1 in fine, hvor rederbegrebet var blevet for snævert. I sølovsteknisk forstand er andre end redere (= skibets formelle ejer) befragtere, jævnfør sølovskommentar side 140, og det er naturligvis rigtigt, at den kontraherende fragtfører (NVOCC) jo disponerer over skibet i henhold til en befragtningsaftale med den egentlige bortfragter, skibets ejer. Denne aftale vil ofte være bekræftet ved certeparti. På basis af denne aftale indgår befragteren efter certepartiet aftaler med transportkøberen (= befragteren) som bortfragter, og disse andre aftaler bekræftes ved konnossement, hvor befragteren efter certepartiet forpligter sig som fragtfører (bortfragter) overfor sine aftalepartnere (befragtere).

Ved søtransport giver transportdokumenterne en klarhed, som man ikke har haft ved for eksempel landevejstransport, hvor dokumentdisciplinen er væsentlig slappere end ved nogle af de andre transportformer. Man vil ved søtransport som regel kunne læse fragtførerens identitet direkte i konnossementet; speditøren eller skibsmægleren, der måtte have udstedt konnosse-

2.3. Den kontraherende fragtfører

mentet på fragtførerens vegne, er som regel også tydeligt anført »as agent only«.

Nogle af de få domme, der findes om speditøren som fragtfører ved søtransporter, har formentlig nu kun kuriositetens interesse. Det drejer sig om to tilfælde, hvor speditøren i tiden umiddelbart efter besættelsen havde indsat motorskibe – i ét tilfælde et motorsejlskib – på ruterne København-Haderslev og København-Åbenrå. Da speditørerne havde chartret skibene for egen regning og havde samlet gods til rejsen med beregning af fragten af de enkelte forsendelser efter egne fragtberegninger, fandtes speditørerne at hæfte som fragtførere:

UfR 1946.220 SHD - Søtransport - Charter - Fragtfører

En speditør, som for egen regning havde chartret et motorsejlskib til at udføre rejsen København-Haderslev, og derefter havde samlet gods for rejsen med beregning af fragt af de enkelte dele og med fragtnævnets godkendelse af fragtberegningen, fandtes herved at være optrådt som fragtfører og derfor i mangel af særligt forbehold i så henseende at burde bære ansvaret efter sølovens § 118 for gods, som var tabt under rejsen.

UfR 1946.1329 SHD - Søtransport - Charter - Fragtfører

En speditør S havde påtaget sig forsendelsen i marts-april 1945 af et parti hvidevarer fra Padborg til København. Fra Åbenrå til København skete forsendelsen med et af S for egen regning også til transport af andre varer chartret motorskib. Idet S ansås selv at være indtrådt som transportør for denne del af rejsen, og idet en manko antoges snarest at være opstået under denne sørejse, blev S anset erstatningsansvarlig herfor. Ved fastsættelsen af erstatningen, der skete efter rettens skøn, sås bort fra kravet om erstatning for imaginær avance på mankoen.

De pågældende var tidligt ude: De var NVOCC'ere, lang tid før man overhovedet fandt på at bruge den betegnelse.

Et af de spørgsmål, der i praksis giver anledning til flest tvister, er om speditøren optræder som agent for en linie, eventuelt en NVOCC, eller om speditøren forpligter sig selv som fragtfører. Se som eksempel herpå følgende dom, hvortil bemærkes, at Vestre Landsret i en upåanket, udtrykt dom (VL V 4066/1977 af 16. november 1978) fandt, at den samme speditør, som Højesteret ikke anså for at være fragtfører, uanset betegnelsen »agent« i annoncering og ved udfærdigelse af Through Bill of Lading havde pådraget sig et selvstændigt ansvar for transportens gennemførelse. Dommen, som ladningsinteressens også havde vundet ved Århus By- og Herredsret (BS 4-11339/1976 af 7. december 1977), blev af den pågældende speditør ikke søgt anket videre.

2. Transportaftalens parter

UFR 1980.4 HD – Kombineret transport – NVOCC – Agent var formidler

Speditør T, som den 11. marts 1976 indgik en samarbejdsaftale med et tysk firma, Orient Container Service, der besørgede transporter fra Triest til Mellemøsten, havde i januar 1976 efter et tilbud og telefonisk drøftelse indgået aftale med speditør L om forsendelse af en container til Dubai. Samtidig med afsendelsen den 24. februar 1976 underskrev speditør T »as agent only on behalf of OCS Container Service« konnossement. Speditør L måtte afholde visse udgifter for at få containeren frem til Dubai og krævede disse erstattet af speditør T, men førte ingen vidner om telefonsamtalens indhold, hvorimod speditør T forklarede, at han havde tilkendegivet speditør L, at speditør T alene optrådte som agent for det tyske transportfirma. Da dette, som var bestyrket ved underskriften på konnossementet, der ikke foranledigede nogen reaktion fra speditør L, måtte lægges til grund, frifandtes speditør T.

Se en tilsvarende afgørelse om agentforhold:

UFR 1973.976 SHD – Spedition – Ordregiver – Agent for rederiet

Antaget, at firma A, der bl.a. beskæftiger sig med skibsklarering, ved henvendelse til firma B om udførelse af et arbejde bestående i opførelse af platforme til brug ved lastning af sporvogne ikke havde optrådt på egne vegne, men som agent for rederiet R, og at A ikke havde givet B føje til at tro, at man ville hæfte for betalingen for det af B udførte arbejde, selv om man kun var agent. Da A endvidere ikke fandtes at have forsømt nogen pligt til at varetage B's interesser på en måde, der kunne pådrage A erstatningspligt, kunne A ikke tilpligtes at betale B's regninger.

Se også følgende afgørelse om hæftelse og ansvar:

SHT 1964.49 SHD – Søtransport – Ordregiver – Optrådte som reder

Forretningsføreren – en københavnsk skibsreder – for et selskab, der ejede m/s »Margrethe Robbert«, tilskrev på sit brevpapir, hvorpå skibets navn var anført, klareringsmægleren M om skibets ekspedition i Immingham. Efter at have modtaget regningen fra M holdt han denne hen med løfter om snarlig betaling, indtil selskabet gik konkurs. Da M vanskeligt havde kunnet få anden opfattelse, end at forretningsføreren optrådte på egne vegne som ejer af skibet, fandtes han at måtte hæfte personligt for regningens betaling.

SHT 1966.57 SHD – Søtransport – Sødygtighed – Havde ansvar som reder

Et »Schiffsfahrtskontor« R fandtes at have givet befragteren føje til at anse kontoret som rederi; retten lagde vægt på udseendet af R's brevpapir og konnossement, der var underskrevet af R. Under transport af et parti stålplader led disse skade som følge af skibets usødygtighed på grund af forkert stuvning. R's ansvar kun begrænset efter konnossementsloven, ikke tillige efter reglerne i sølovens kapitel 10.

Det afgørende synes at være, hvorledes formidleren, der ikke vil forpligte sig selv, men sin hovedmand, optræder udadtil. En konsekvent fremhævelse af et agentforhold kan sætte tingene på plads:

2.3. Den kontraherende fragtfører

UfR 1979.270 SHD – Søtransport – Certeparti – Arrest på gods

A chartrede som agent for B et rederiet tilhørende skib. Certepartiet underskrev A »as agent only«. Efter at lejebetalingerne var ophørt, bragtes certepartiet til ophør af R. R, der mente at have ca. 250.000\$ til gode, fik foretaget arrest hos A »som generalagent for ..« i en A tilhørende bankkonto. Senere hævede R både arrestsagen og hovedsagen. R fandtes ikke at have haft anledning til at tro, at A hæftede for den ubetalte leje, og der tilkendtes A en erstatning på 20.000 kr.

De fleste af disse konflikter burde i virkeligheden kunne løses efter aftalelovens § 25, hvorefter fuldmægtigen indestår for, at han har fornøden fuldmagt. Er denne fuldmagt ikke i orden, må fuldmægtigen betale erstatning.

Aftalelovens § 25 blev påberåbt i sagen UfR 1951.43 HD:

UfR 1951.43 HD – Søtransport – Certeparti – Aftalelovens § 25

Skibsmægler M havde oprettet certeparti med et rederi R som agenter for et italiensk selskab I uden at angive befragter. Det italienske selskab nægtede at vedstå certepartiet, og rederiet anlagde sag mod M for at få sit tab erstattet. Sø- og Handelsretten, fandt at skibsmægleren ikke havde udvist fornøden forsigtighed med hensyn til at sikre sig bevis for fuldmagten. Højesteret afviste imidlertid erstatningspligt, idet Højesteret efter det oplyste fandt, at skibsmægleren havde godtgjort at have haft fornøden fuldmagt. Der blev dog afgivet dissens af to ud af ni dommere.

J.L.Frost bemærker i en kommentar til dommen i TfR 1951.509, at retten stiller strenge krav til fuldmægtigens oplysningpligt i relation til fuldmagten.

2.3.2. Banetransport

Den udførende fragtfører ved banetransport er naturligvis en jernbane. Andre end jernbaner kan imidlertid være kontraherende fragtførere. Banetransport benyttes traditionelt af speditører til samlegodstrafik på linie med samlegodstrafik ad landevejen. Her slår princippet om fragtføreransvar ved samlegods efter NSAB igennem, så banesamlegodsspeditøren bliver fragtfører i forhold til ladningsejeren.

Retsgrundlaget for speditøren som kontraherende fragtfører ved banetransport er som udgangspunkt NSAB, og spørgsmålet er, om henvisningsbestemmelsen i NSAB § 22 betyder, at tvister skal afgøres efter jernbaneloven, som gengiver retsreglerne i den internationale banekonvention CIM, eller om man eventuelt skal gå fra NSAB til CIM. Forudsætningen for springet fra NSAB til jernbaneloven/CIM er efter NSAB § 22, at der er truffet aftale om en banetransport, eller at det kan bevises, at skaden er sket under banetransport. Såfremt der var tale om landevejstransport, ville speditøren umiddelbart blive grebet af den præceptive CMR-lov. Baneloven indeholder imidlertid ikke en tilsvarende ufravigelighedsbestemmelse.

2. Transportaftalens parter

Baneloven er først og fremmest en lov om DSB. End ikke lovens kapitel 5 om befording af gods anvender udtrykket fragtfører, men kun DSB. Rets-teknisk er det vanskeligt at anvende en så speciel lov, som direkte sigter imod en statslig forvaltningsmyndighed, analogt.

Man kan ikke uden videre, sige at banespeditøren skal behandles som en jernbane. Kunne man det, ville det ved international godstransport være nærliggende at anvende den internationale jernbanekonvention, som imidlertid først og fremmest er en overenskomst mellem de europæiske landes banestyrelser om deres indbyrdes forhold og en harmonisering af banernes ansvarsforhold. Forskellen mellem baneloven og CIM er dog meget beskeden, når det drejer sig om de materielle ansvarsforhold, idet baneloven forudsætningsvist er baseret på CIM.

Såfremt speditøren ikke har udstedt et dokument, der fastlægger retsgrundlaget, er det naturligt at anvende NSAB, som jo indeholder en række ansvarsbestemmelser i §§ 15 – 21. Disse bestemmelser er netop tænkt til brug i tilfælde, hvor henvisningsbestemmelsen i NSAB § 22 ikke kan anvendes.

Disse ansvarsbestemmelser i §§ 15 – 21 indebærer et noget lavere ansvarsniveau end baneloven/CIM; ansvarsbegrænsningen er for eksempel dobbelt så høj i baneloven/CIM som i NSAB. Man kan derfor forestille sig, at speditørens ansvar er mindre omfattende end den regres, som speditøren selv måtte have imod jernbanen. Speditøren kan naturligvis kun gøre det krav gældende, som speditøren selv har måttet opfylde overfor transportkøberen, og som speditøren indtræder i ved subrogation. En vej ud af dette problem kan være, at speditøren overdrager sit krav imod jernbanen til transportkøberen. En direkte hjemmel hertil findes i NSAB § 7.

Der er derimod ikke tvivl om, at speditørens forhold til banerne reguleres direkte af baneloven, respektive CIM. Speditøren er jo afsender i forhold til banerne og har regres imod banerne. Speditøren vil i visse tilfælde kunne vælge mellem flere baner ved sagsanlæg efter søgsmålsreglerne i CIM art. 55. Efter CIM art. 35 hæfter banerne kollektivt.

Såfremt speditøren har entret med baneselskaberne Intercontainer eller Interfrigo, der er operationsselskaber for de europæiske jernbaner, kan speditøren gøre ansvar gældende efter disse selskabers særlige bestemmelser. Det samme gælder KombiDan, som navnlig formidler vekselladstransporter, og som anvender et sæt ansvarsbestemmelser, der svarer til de europæiske kombiselskabers.

Dermed er imidlertid ikke sagt, at speditøren har sikret sin regres overfor banerne, som undertiden vil kunne påberåbe sig banelovens § 30, stk. 3, nr. 1, som fritager DSB for ansvar, når der sker befording i åben vogn. Det vil

2.3. Den kontraherende fragtfører

især være aktuelt ved vekselladstransporter. Jernbanernes syn på veksellad i henseende til ansvar er enkelt: Når en bane transporterer et veksellad, består banens ydelse i at stille en åben banevogn til rådighed for afsender, der typisk er en speditør. Efter banelovens § 30, stk. 3, nr. 1, har DSB ikke ansvar for tab eller skade ved befordring i åben vogn. Dermed har transportkøberen – speditøren – mistet sin regres overfor banerne ved vekselladstransporter, når det drejer sig om tab eller skade under selve transporten. Det er en anden sag, hvis skaden eller tabet skyldes jernbanens eller et af baneselskabernes håndtering eller opbevaring af vekselladet.

Er der derimod tale om en banevogn, som banerne har stillet til rådighed for speditøren til brug for en samlesending, som speditøren selv læsser, eventuelt på egen terminal med eget banespor, vil banerne eventuelt kunne påberåbe sig ansvarsfrihed i henseende til læsse- og stuveskader efter banelovens § 30, stk. 3, nr. 3, medens speditøren hæfter overfor transportkøberen for fejl og forsømmelser. I sagen UfR 1965.312 SHD havde to speditører, hvoraf den ene havde en fragtrute med jernbanesamlevogn fra Østerport til Basel, aftalt at sende nogle papirark indpakket i karduspapir. I Basel blev varen omladet til en anden jernbanevogn og gik med denne som stykgods til Dietikon, og på denne strækning blev de stærkt beskadiget. Banespeditøren blev ikke pålagt erstatningsansvar på grund af den dårlige indpakning, da denne faktisk havde vist sig tilstrækkelig til transporten i samlevogn til Basel. Dommen er refereret i afsnit 5.2.1.3.

Den speditør, der udfører en banetransport med fragtføreransvar, hæfter ikke blot for sine egne og for banernes eventuelle fejl og forsømmelser, men også for andre, som medvirker ved befordringen, for eksempel andre speditører. Se som eksempler herpå:

SHT 1944.108 SHD - Banetransport - Materielansvar - Fragtfører, ansvar for tredjemand

Speditør S havde påtaget sig transporten af to sendinger papirspåner fra København til Basel. Transporten skete til Lybæk med skib og derfra med bane. Partiet fremkom i beskadiget tilstand. Retten fandt det godtgjort, at skaden skyldtes, at banevognene ikke havde været rene før indladningen i Lybæk i forbindelse med, at varen ikke havde været tildækket under rejsen. Der forelå her en forsømmelse fra S's speditørforbindelse i Lybæk, for hvilken S måtte hæfte, da han havde påtaget sig hele forsendelsen for et bestemt aftalt beløb og dermed optrådt som fragtfører.

De senere års udvikling af vekselladstransporter med kombination af lastbil ved for- og eftertransport og jernbane på de lange stræk giver særlige problemer. Traditionelt er der blevet udstedt CMR-fragtbrev for disse transporter, og CMR-fragtbreve indeholder sædvanligvis en erklæring om at

2. Transportaftalens parter

transporten er underkastet CMR-konventionen. Transportkøbers accept af CMR-fragtbrevet indebærer accept af CMR-konventionen som retsgrundlag.

2.3.3. Vejtransport

På vejtransportområdet herskede der i mange år megen juridisk forvirring om kriterierne for speditørens ansvar som fragtfører. Dette er nu løst med NSAB, som i § 2 fastslår, at speditøren er fragtfører ved grænseoverskridende vejtransport. Hermed er der sat et foreløbigt punktum for en lang udvikling, som begyndte med det rene formidleransvar uden hæftelse for den faktiske fragtførers fejl og forsømmelser, og som nu er slut med anerkendelse af ansvar som kontraherende fragtfører efter CMR ved international landevejstransport.

Det er et spørgsmål, om dette kun gælder internationale godstransporter, idet bestemmelsen om fragtføreransvar ved landevejstransport er knyttet til international befordring, jævnfør den udtrykkelige angivelse heraf i NSAB § 2, stk. 1, nr. 3. Problemet er formentlig ikke stort. Dels påtager speditører sig sjældent rene indenlandske vejtransporter i Danmark i modsætning til deres nordiske kolleger, som udfører mange nationale transporters i deres respektive lande, dels vil speditøren som regel udskrive et CMR/NSAB-fragtbrev, som gør CMR-loven anvendelig på den indenlandske transport. Er der tale om kombineret international/national befordring, må fragtføreransvaret på den internationale strækning antages at gribe også den nationale transport.

Der foreligger en række trykte domme om speditørens ansvar som fragtfører. De fleste af disse domme har nu kun historisk interesse. Et udvalg kan findes i bogen *Spedititionsjura*, som også indeholder en nærmere redegørelse for den historiske udvikling.

Startskuddet til mere end en halv snes års drøftelser om speditørens ansvar som fragtfører ved landevejstransport gik med dommen i UfR 1972.607 HD, hvor Højesteret hæftede sig ved, at speditøren drev en fast rute og afregnede sin egen fragt; der er en næsten tilsvarende dom i UfR 1973.718 UD. I årene efter bølgede diskussionen, næret af snart frifindende, snart fældende domme. Se for eksempel UfR 1973.243 SHD, 1974.280 SHD, 1976.337 HD, 1978.296 SHD, 1979.366 HD, 1979.840 SHD og 1981.186 SHD.

Sø- og Handelsretten konstaterer i dommen UfR 1986.948, at CMR-loven ikke indeholder en definition af begrebet fragtfører. Idet retten gjorde opmærksom på at udførelse af en transportopgave kræver mere end selve transporten ad vej, sidestillede retten en kontraherende fragtfører med en udførende fragtfører og anvendte CMR-lovens bestemmelser i kapitel IV om

2.3. Den kontraherende fragtfører

befordring, der udføres af flere fragtførere, på det indbyrdes forhold mellem den kontraherende og den udførende fragtfører.

Også dommen UfR 1989.1086 H behandler spørgsmålet om begrebet fragtfører i CMR-loven:

UfR 1989.1086 HD – Vejtransport – Fragtbrev – Udførende vognmand ikke fragtfører

Vognmand G, der ikke havde tilladelse til international godstransport, påtog sig transport af kød fra Slagelse til Italien og overgav denne til vognmand H. Under transporten blev kødet skadet på grund af manglende køling. G gjorde H ansvarlig. Vestre Landsret og et flertal i Højesteret frifandt H under hensyntagen til, at H ikke var anført i fragtbrevet som underfragtfører og til, at chaufføren, der var ansat og lønnet af H, havde været undergivet G's instruktionsbeføjelse og bl.a. i havaritifælde skulle tage kontakt med G. To dommere i Højesteret lagde vægt på, at H virkede som et selvstændigt selskab med tilladelse til eksportkørsel, hvilket G ikke havde; disse dommere ville derfor anse det for aftalt mellem parterne, at H skulle udføre transporten som fragtfører, selvom H ikke var nævnt i fragtbrevet.

2.3.4. Lufttransport

Ved luftfragt er det hensigtsmæssigt at foretage sondringen mellem speditøren som formidler og speditøren som fragtfører på basis af de operationelle forhold, således som de afspejler sig i de dokumenter, der bekræfter fragtaftalen. Ved luftfragt kan man som regel – i modsætning til for eksempel landevejstransport – altid gå ud fra at der er udstedt et luftfragtbrev. Det skyldes bl.a. bestemmelsen i luftfartsloven § 98, hvorefter fragtføreren ikke kan påberåbe sig ansvarsbegrænsninger, hvis godset lastes, uden at luftfragtbrev er udfærdiget.

Sondringen går på, om speditøren lader en given sending indgå i sin egen trafik, typisk samlastning (consolidering), eller om speditøren lader godset flyve i et luftfartsselskabs regi. I førstnævnte tilfælde vil speditøren udstede sit eget luftfragtbrev (HAWB: House Air Way Bill); i det sidstnævnte tilfælde vil speditøren udstede IATA-fragtbrev, som speditøren underskriver både som agent for luftfartsselskabet og som repræsentant for transportkøber.

De to kriterier for fragtføreransvar i NSAB § 2 – eget fragtbrev og samlastning – er således typisk sammenfaldende ved luftfragt. Efter det første kriterium bestemmes fragtføreransvaret af, om speditøren har udstedt sit eget dokument, og det vil typisk ved luftfragt være House Air Way Bill (HAWB). Efter det andet kriterium er det markedsføringen af et transportprodukt, for eksempel samlastning, der er afgørende. HAWB og IATA-fragtbrevet er udarbejdet efter samme skabelon, men HAWB vil i stedet for luftfartsselskabets navn angive speditørens navn. Ansvarsbestemmelserne er identiske. Både luftfartsselskab og speditøren som fragtfører henviser til Warszawa-konventionen, respektive den lov, der kan være tale om at

2. Transportaftalens parter

anvende (i Danmark: Luftfartsloven); speditøren henviser desuden i sit eget HAWB til NSAB som grundlag for sin virksomhed. Dette betyder, at de bestemmelser i NSAB, som ikke er i strid med de præceptivt gældende regler i luftfartsloven, er gældende ved luftfragt. Blandt de bestemmelser, som særligt kan være relevante, er afsenders ansvar for betaling af fragt (NSAB § 9) og panteret for speditørens tilgodehavende, også for tidligere forsendelser (NSAB § 14).

Det er vigtigt for speditøren som fragtfører at gøre sit ansvar kongruent med luftfartsselskabets, så speditøren kan udøve regres inden for de rammer, hvorunder speditøren selv bliver gjort ansvarlig. Kongruensen opnås ved luftfartsselskabets udstedelse af et såkaldt MAWB (Master Air Way Bill), hvor speditøren står som afsender, og hvori der henvises til de samme ansvarsbestemmelser, som speditøren refererer til i sit HAWB.

2.3.4.1. Kurertjenester

I de senere år er der dukket en del såkaldte kurertjenester op på luftfragtmarkedet. På engelsk kaldes de »integrated carriers«, idet de i hvert fald i typeeksemplet selv står for hele transporten. I starten var der tale om egentlig kurertjeneste: Befordring af dokumenter i håndbagage, primært pr. fly og bil under personledsagelse. Nu har kurererne udviklet sig til egentlige transportører, som også befordrer almindeligt gods.

Der findes ingen lovgivning på området. I hvert fald ét af disse kurerfirmaer udleverer et sæt meget restriktive såkaldte standardbetingelser, hvorefter man ikke påtager sig fragtføreransvar og slet ikke under nogen omstændigheder vil være ansvarlig for forsinkelse! Det pågældende dokument – en oversættelse af et udenlandsk moderselskabs bestemmelser – vil formentlig blive tilsidesat af domstolene, for en kurer påtager sig en selvstændig transportforpligtelse, for hvilken fragtføreransvar ikke kan afvises, i hver faldt ikke efter nordisk ret; forsøg på udelukkelse eller indskrænkning af ansvar så dramatisk som efter de nævnte bestemmelser kan meget vel føre til det stik modsatte resultat: At domstolene helt tilsidesætter de restriktive betingelser.

Kurerselskaberne startede oprindeligt som et tilbud om ekspresluftfragt. De fleste af selskabernes kunder har nok en ide om, at kurerselskabet simpelthen sender en medarbejder med et fly med de hastende kurerforsendelser i bagagen, og det var nok også situationen, da ideen blev udformet. I dag flyver nogle kurerselskaber selv med små maskiner, for eksempel på Tune lufthavn ved Roskilde. Nogle kurerselskaber kører imidlertid også godset med lastbil; det gælder specielt gods, der skal frem til de pågældende

2.4. Medhjælpere

selskabers såkaldte hubs – samlecentraler – ved de store europæiske lufthavne.

Det er sjældent, at ekspresselskabet klargør sit retsgrundlag for transportkøberen ved transportaftalens indgåelse, og de fragtbreve, som kurerselskaberne benytter, indeholder som regel ikke angivelser om de retlige betingelser.

Som udgangspunkt må eksprestjenesten anses for at være luftfragt og altså underkastet luftrettens regler.

2.4. Medhjælpere

2.4.1. Speditøren

I de senere år er det blevet stedse mere almindeligt, at speditøren påtager sig at udføre transporten som fragtfører. Speditøren distancerer sig dermed fra den tidligere formidlerrolle, hvor speditøren kun var mellemmand mellem transportkøber og fragtfører. Udviklingen har været særlig stærk ved landevejstransporter og ved kombinerede transport, navnlig ved befording af stykgods i samlegodsruiter. I dansk retspraksis ligger det nu fast, at speditøren må anses for at være fragtfører, når speditøren driver en samlegodsrute mellem faste destinationer efter egen tarif, uanset befordringsmidlet eller transportmåde.

Udsteder speditøren et kombineret transportdokument, f.eks. FIATA FBL, for en befording, som bl.a. omfatter bane, vil speditøren tilsvarende få status som fragtfører.

I de nordiske lande afgøres speditørens ansvar normalt af NSAB (Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser for Spedition, Transport og Oplagring). Såfremt skaden kan henføres til et bestemt befordringsmiddel, træder de bestemmelser, der gælder for dette befordringsmiddel, i stedet for NSAB. Dette følger af den såkaldte netværksbestemmelse i NSAB § 22.

Det væsentlige for transportkøberen er at vide, hvornår speditøren optræder som fragtfører, og hvornår speditøren kun vil forpligte sig selv som formidler.

Efter NSAB § 2 har speditøren fragtføreransvar.

når speditøren har udstedt sit eget transportdokument, for eksempel FIATA FBL,

når speditøren modtager stykgods til befording i en samlegodsrute og

ved al international landevejstransport.

2. Transportaftalens parter

Hertil kommer en opstilling i NSAB § 2.3. af en række funktioner, som udføres uden fragtføreransvar.

Hermed er mange års retsusikkerhed om speditørens status som fragtfører eller formidler definitivt afklaret. Det betyder også, at en del retspraksis kan lægges på hylden som uinteressant, bortset fra det retshistoriske perspektiv. Det gælder for eksempel UfR 1972.607 HD, UfR 1973.718 URD, UfR 1978.296 SHD, UfR 1979.840 SHD og UfR 1981.186 SHD.

De væsentligste forskelle på formidleransvaret og fragtføreransvaret er, at speditøren som formidler ikke har ansvar for godset under transporten, og at speditøren som formidler ikke er ansvarlig for trediemands fejl og forømmelser, således som fragtføreren som hovedregel er ansvarlig for sine medhjælperes handlinger og undladelser. Det er derfor vigtigt, at parterne gør sig stillingen klar. Er der ikke truffet særlig aftale, vil kriterierne i NSAB som hovedregel give en løsning.

Ved transport af gods uden fragtføreransvar har speditøren et traditionelt formidleransvar, som forpligter speditøren til en fagligt forsvarlig indsats; speditøren bliver ansvarlig i det omfang, denne forpligtelse forsømmes. Traditionelt beskrives speditøransvaret som culpa in eligendo.

Som eksempler på dette ansvar kan nævnes mangelfuld stuvning af godset i container, bil eller banevogn, forkert udfyldelse af fragtbrev eller andre dokumenter, ukorrekt eller manglende videregivelse af instruktioner og oplysninger, undladelse af at tage vare på ankommet gods og mangelfuld eller undladt reklamation, skønt opfordring hertil har foreligget, undladelse af at tegne forsikring og fejlagtig fortoldning.

I praksis bedømmer domstolene de såkaldte fagfejl meget strengt; påtager man sig en opgave mod betaling, og udgiver man sig for at kunne præstere en professionel indsats, behandles man ikke mildt, såfremt den faglige indsats kan kritiseres.

Speditøren som formidler er en transportarkitekt, der tilrettelægger – men ikke selv udfører – transporter. Der stilles krav til den faglige præstation. Se for eksempel:

UfR 1968.676 SHD - Vejtransport - Fejldestinerings - Ansvar fordelt

Et norsk rederi skulle fra København sende nogle maskindele til et skib i en fransk havn Port de Bouc (nær Marseille) og rettede henvendelse til et dansk speditørfirma, der lod forespørgslen gå videre til et andet dansk speditørfirma, der påtog sig transporten fra København til Düsseldorf, hvorfra et tysk speditørfirma påtog sig den videre transport. Ved en fejl sendtes varerne til et sted nær en spansk havn Port Bou (lige syd for grænsen). Det derved voldte tab deltes lige mellem de to danske firmaer, der begge antoges at have ansvar for fejlen.

2.4.2. Stevedoren

En stevedore er en person eller et firma, som udfører lastning og losning af skib, som regel i entreprise for skibets eller ladningsejerens regning. Indholdet af fragtaftalen afgør, hvem der skal betale og sørge for lastning og/eller losning: Fragtføreren eller ladningsejeren. Se herom omtalen andetsteds i denne bog af FIO(S)-klausuler. I liniefart er der intet problem om dette spørgsmål, for her indgås transportaftalen på basis af de såkaldte liner terms, der pålægger fragtføreren lastning, stuvning og losning.

I sejskibenes tid var det skibets mandskab, som udførte laste- og lossearbejdet ved hjælp af skibets egne bomme. Den tekniske udvikling af skibe til dampskibe, motorskibe og i dag container- og RO/RO skibe medførte således et behov for firmaer i land, som kunne varetage lastning og losning og dermed tillige modtagelse af gods til afskibning og udlevering af losset gods til modtager.

Stevedorevirksomhed kan derfor kort sammenfattes som modtagelse af gods til afskibning, lagring af gods indtil det kan lastes ombord, lastning og stuvning af skib, losning af skib, udlevering af gods til modtager og lagring af gods indtil udlevering eller afhentning finder sted.

En moderne stevedorevirksomhed råder ofte over en fragtterminal, hvor specielt container- og RO/RO rederierne får LCL-godset konsolideret; godset samles i containere, på flats eller andre lasteenheder med henblik på samlet afskibning. Tilsvarende splitter stevedoren samleforsendelser op ved ankomst, for eksempel ved tømning af containerne for importgods.

Ved levering af gods til stevedoren skal der som regel udskrives en ladeseddel i flere eksemplarer, hvoraf et eksemplar bruges til kvittering for godsets modtagelse, medens de øvrige eksemplarer er til senere brug ved inladningen. En af disse kan senere blive styrmandskvittering (Mate's Receipt), der er en forløber for konnossementet. Kan godset ikke inlades direkte i skibet, påfører stevedoren ofte ladeseddelkvitteringen et forbehold, for eksempel:

»Godset henligger i land på afskibers regning og risiko«.

Hermed tilkendegiver stevedoren, at stevedoren ikke anser sig for at være ansvarlig for hændelige uheld. Man kan formentlig – med lidt god vilje – også lægge en melding om, at stevedoren ikke har forsikret godset, ind i klausulen.

Stevedorens ansvar bliver i almindelighed bedømt efter dansk rets almindelige regler, som er baseret på en culparegel. Her vil dog være tale om en ret streng bedømmelse, idet der er tale om ekspertbistand på et fagligt område, hvor domstolene stiller betydelige krav til den faglige kompetence.

2. Transportaftalens parter

Ved bedømmelsen af ansvarsspørgsmålene vil domstolene ofte foretage en nøje bedømmelse af den adfærd, som stevedoren eller dennes folk, for hvis fejl og forsømmelser der består et husbondansvar, rent faktisk har udvist:

UfR 1974.566 SHD - Stevedoring - Tyveri - Ikke uagtsomt forhold

Eksportør E afleverede til stevedorefirmaet S nogle pakker med radiomateriel, der skulle forsendes med skib til en af eksportørens kunder på Færøerne, fob København, men inden indladningen blev en af pakkerne stjålet fra stevedorens plads. Stevedoren fandtes ikke at have gjort sig skyldig i noget uagtsomt forhold, der kunne medføre erstatningspligt.

UfR 1967.664 SHD - Stevedoring - Brand - Husbondansvar

Under losning af et parti salpeter i hessiansække fra et skib, der lå ved kaj i Københavns Frihavn, opstod der brand om bord, fordi en havnearbejder, der arbejdede i lasten, slukkede en cigaret ved at presse gløden imod en af sækkene med salpeter. Der fandtes ikke at kunne pålægges Frihavsselskabet noget direkte ansvar for skaden, men selskabet fandtes erstatningspligtig efter de stadig gældende regler om arbejdsgiveransvar i danske Lov 3-19-2. Der fandtes ikke grundlag for at statuere medskyld fra skibets side.

UfR 1949.759 SHD - Stevedoring - Tyveri - Gods på åben kaj

Et stevedore-firma anset ansvarlig for tyveri af gods oplagt på åben kaj, da godset havde henligget uden nogen kontrol fra firmaets side, og dette ikke var tilkendegivet godsets ejer, som betalte pladsleje til firmaet under godsets oplægning.

UfR 1948.785 HD - Stevedoring - Tyveri - Gods på kaj

Københavns Stevedore Compagny S havde påtaget sig for et dampskibsselskab at modtage godset ved udlosningen og videretransportere det til Toldboden samt hos modtageren opkræve vederlag herfor. En til K sendt pakke forsvandt, mens den sammen med andet gods af S var henlagt på kajen. Da S, hvis kontrol med pakken burde have været omhyggeligere, ikke fandtes at have godtgjort, at bortkomsten ikke skyldtes forsømmelse fra S, og da K med føje havde regnet med, at S havde påtaget sig hvervet over for K, ansås S erstatningspligtig over for K's forsikringsselskab, der havde dækket skaden.

UfR 1947.1004 SHD - Stevedoring - Tyveri - Uaflukket rum uden tilsyn

Københavns Frihavns-Aktieselskab blev fundet ansvarlig for en manko på gods, der var transporteret fra det pakhuis, hvor det var anbragt, til et uaflukket rum uden særligt tilsyn.

Dansk Stevedoreforening har vedtaget en række »Almindelige Bestemmelser«. I modsætning til NSAB, der er baseret på en aftale mellem erhvervslivet og speditørerne, er stevedorenes bestemmelser énsidigt vedtaget, nemlig af stevedoreforeningen selv i august 1977 med senere ændring af 11. maj 1985 til ikrafttrædelse den 1. januar 1986. Der er derfor tale om et énsidigt kontraktvilkår, som – hvis det ikke kan anses for at have været aftalt mellem parterne – ikke har betydning for ansvarsforholdene, fordi

2.4. Medhjælpere

domstolene efter al sandsynlighed vil tilsidesætte énsidige, ikke-aftalte kontraktvilkår, såfremt de er i modstrid med almindelige opfattelser af ansvaret ved stevedoring.

Stevedorevirksomhed vil iøvrigt ofte blive behandlet efter havneregulativene, herunder bekendtgørelsen om Københavns Frihavn.

Både stevedorebestemmelserne og frihavnsregulativet indeholder ret vidtgående begrænsninger af ansvaret, dels med hensyn til beløbsmæssige grænser – 667 SDR pr. kollo eller 2 SDR pr. kg, for containere, flat, palle eller anden enhedslast dog kr. 10.000 pr. kollo – dels med hensyn til forældelse, reklamationsfrister og udførelse af stevedoreopgaven.

Der er formentlig en tendens til indskrænkende fortolkning af disse restriktive bestemmelser, især ved overtrædelse af elementære regler for behandlingen af gods og materiel:

UFR 1975.626 SHD – Stevedoring – Ansvarsbegrænsning – Ladningsejers egen skyld

Frihavnselskabet havde påtaget sig indladningen i skib af en 22.680 kg tung og 10 m lang todelt tractorscraper. Efter at kranen havde løftet maskinen op, faldt maskinen ud af de to wirestroppe, der inden løftet var lagt om maskinen, og ned på kajen, hvorved den beskadiges. Stropperne havde været anbragt ud for nogle slingmærker, som ejerens agent havde anført med »sling here« på siderne af maskinen, og agentens værkfører havde givet udtryk for, at maskinen ikke skulle kunne »knække på midten«. Antaget, at ansvarsbegrænsningsbestemmelsen i frihavnsreglementets § 7, stk. 8, efter sin placering og ordlyd ikke angår skader af denne art. Frihavnen fandtes ikke erstatningspligtig, idet det altovervejende ansvar for uheldet fandtes at måtte hvile på ejeren af maskinen.

UFR 1965.565 ØLD – Stevedoring – Ansvarsbegrænsning – Påkørsel af gods

Københavns Frihavn blev anset fuldt erstatningsansvarlig for beskadigelse af gods, der ved hjælp af en af havnens kraner umiddelbart forinden var blevet aflæsset på kajen til senere indskibning, og som blev påkørt af kranen, idet kranføreren ved en fejltagelse satte den i fremad-gear i stedet for baggear. Frihavnen påberåbte sig en ansvarsbegrænsning i reglementet for frihavns drift, men da det var tvivlsomt, om denne bestemmelse kunne påberåbes, og da kranføreren havde udvist betydelig uagtsomhed, kunne havnen ikke påberåbe sig ansvarsbegrænsningen, og den måtte betale fuld erstatning.

2.4.3. Skibsmægleren

En klassisk figur på søtransportområdet er skibsmægleren, der før i tiden kunne indstille sig til den statsligt kontrollerede skibsmæglereksamen. Skibsmægleren optræder som befragtningsagent – broker – ved trampfart, som linieagent for linierederierne og som agent for skibe, herunder som toldklarerer.

2. Transportaftalens parter

Danmarks Skibsmæglerforening har fastsat en række Almindelige Forretningsbetingelser for sine medlemmer. Disse bestemmelser er – som stevedorens – énsidigt fastsat uden konsultation med skibsmæglerens kundekreds; det skal imidlertid understreges, at dette blandt andet skyldes, at skibsmæglerne vil have vanskeligheder med at forhandle et sådant spørgsmål med i hvert fald den del af kundekredsen, som består af udenlandske skibe og rederier.

Mange speditører er linieagenter, som repræsenterer rederier; i disse tilfælde er speditøren altså agent for rederiet, og speditøren handler på rederiets vegne, som – med teksten i konnossements underskriftsrubrik – »as agent only«. Som sådan modtager linieagenten booking af gods, modtager godset til befordring og underskriver konnossement på rederens vegne.

Vestre Landsret har taget stilling til spørgsmål om linieagentens ansvar som godsekspeditører i forbindelse med tyveri fra en containerterminal. Referatet af sagen er hentet fra Danmarks Skibsmæglerforenings årsberetning 1980:

Ved udlosningen var partieme optalt fuldtallige. Ved udlevering fra den indhegnede containerterminal på Århus havn manglede der af hver sending 25 og 8 sække kaffe. Tyverierne skønnes begået under handlingen fra skibsside til pakhus. I første tilfælde var samme firma (A) både agent for skibet og foretog ekspeditionen fra skibsside til pakhus, medens der i andet tilfælde var involveret en agent for skibet (B) og en ekspeditør i land (C). I første tilfælde indeholdt konnossementet en bestemmelse, hvorefter rederiet kan forlange, at modtager skal aftage godset ved skibssiden, når det foreligger til losning uanset tidspunkt, og at rederiet i mangel heraf er berettiget til for vareejers regning at losse godset til kaj, lægter eller pakhus, hvormed godset betragtes som leveret og rederiets ansvar ophørt. I det andet tilfælde lægges til grund, at såvel den trykte tekst, en klausul om, at transportøren ikke er ansvarlig for godset forud for indladningen i og efter udlosningen fra skibet, samt en såkaldt »Himalaya-klausul«, der også fritager agenten for ansvar. Retten fandt i første tilfælde, at rederiets ansvar først ophører fra det tidspunkt, hvor godset er oplagt på pakhus, og at A som både agent for rederiet og godsekspeditør i land vil være ansvarlig, uden at det er nødvendigt at tage stilling til, om ansvarsfrihedsklausulen i konnossementet kan påberåbes. I det andet tilfælde lægges til grund, at såvel rederiet som dettes agent (B) er friholdt for ansvar efter konnossementets klausuler, medens C som ekspeditør pådrager sig ansvar.

Denne dom kan – siger Danmarks Skibsmæglerforening, som omtaler dommene i sin årsberetning for 1980 – nok give anledning – især for linieagenter – til at være opmærksom på såvel de trykte klausuler i konnossementerne som det ansvar, man kan pådrage sig ved at optræde som ekspeditør.

Det er karakteristisk for skibsmægleren, at han optræder som agent for en agenturgiver, enten for en af parterne i et certeparti eller for et rederi.

2.4. Medhjælpere

Skibsmæglerens juridiske profil er derfor ikke klar, idet mægleren ofte skjuler sig bag agentforholdets beskyttende skjold. Der er så godt som ingen retspraksis om mæglernes ansvar. Også den juridiske teori har forsømt skibsmægleren.

Skibsmægleren kan naturligvis blive ansvarlig for fejl og forsømmelser i forhold til ordregiver og trediemand efter almindelige regler om ansvar og erstatning i kontraktforhold. Ansvar vil som hovedregel hvile på culpa.

KAPITEL 3

Transportdokumenter

Transportdokumentets primære funktion er at præsentere et bevis for transportaftalen.

Det er yderst vanskeligt at give et entydigt bud på en definition af en transportaftale. Ussing siger i *Enkelte kontrakter* side 409, at fragtkontrakten er en aftale, hvorved en person påtager sig at transportere en ting, som overgives i hans varetægt. Sjur Brækhus anvender (Marjus nr. 1 om fragtaf-taler) næsten samme ordvalg. Kjeld Rosenmeyer karakteriserer i sin *Transportret* fragtaftalen som en aftale, hvorved en person påtager sig at fragte ... gods ... fra et sted til et andet.

Ussings definition peger på det væsentlige varetægtsforhold, som siden er slået igennem, selv i søretten, hvor man tidligere har søgt at begrænse ansvarsperioden til selve søstrækningen uden at tage hensyn til at godset ofte befinder sig i fragtførerens varetægt før og efter transport.

I stedet for en altomfattende definition på en transportaftale kan det måske være hensigtsmæssigt at foretage en sondring mellem forskellige former for transportaftaler. Det er som regel lettere at behandle problemer ved at udstykke dem i delområder og at se på hvert delområde for sig. Dette synspunkt er helt relevant på transportområdet. Der er stor forskel på at indgå en aftale om befordring af en pakke fra København til Stockholm og en kontrakt om befragtning af et skib eller et fly for en kortere eller længere periode. Transportjuraen skal vel principielt omfatte hele dette spekter af af-taler, hvor de to eksempler er yderpunkter, men det sker ved rubricering i forskellige kategorier.

Den sondring, som ligger til grund for oversigten over transportaftaler i dette kapitel, er godscentreret: Er der tale om stykgods – eller en hel ladning? Det er det samme spørgsmål, som en fragtfører stiller, når transportkøberen henvender sig med en transportopgave. Ønskes stykgodset befordret konventionelt eller som en del af en enhedslast? Er godset i sig selv en enhedslast? Er der tale om en eller flere ladninger? En eller flere transportere?

De vigtigste former for transportaftaler er placeret i oversigtsskemaet efter denne sondring.

3. Transportdokumenter

Hensigten med skemaet er at vise de mange muligheder, som transportkøberen har. Skemaet viser imidlertid også at det rent faktisk er muligt at skabe en fælles nomenklatur for de fire forskellige transportområder, der som regel holdes adskilt fra hinanden.

	Stykgods		Hele ladninger				
	Konventionelt	Enheds-last	Enkelt transport		Flere transporter		Leje af materiel
Sø	LCL Less Con- tainer Load	FCL Full Con- tainer Load	Rejse- befragtning		Tids- befragtning		Bare boat
			Delbe- fragt- ning	Helbe- fragt- ning	For et tids- rum	For nogle rejser	
Bane	Fragtgods	Samle- gods	Vognladningsgods				Heltog
Vej	Fragtgods	Samle- gods	Bilbefragtning				Charter
			Enkelttur		Rundtur		
Luft	IATA	Conso- lidering	Splitcharter Full charter				Charter

Det skal ikke skjules, at der er hugget en hæl og klippet en tå hist og her i skemaet: På søområdet kan flere transportere af hele ladninger lige så godt ske ved rejsebefragtning som ved tidsbefragtning. I stedet for at chartre et skib for et tidsrum kan man leje det for et bestemt antal rejser til og fra nogle destinationer. Hensynet til oversigten i skemaet har medført et kompromis i detaillene i de enkelte rubrikker. Der mangler også nogle ting. Postvæsenets befordring af pakker er for eksempel slet ikke med.

3. Transportdokumenter

Historisk set var der en gang, da transportkøberen og fragtføreren var een og samme person. Købmanden ejede både skib og ladning. I 1800-tallet opstod der egentlige rederier, som påtog sig godstransport. I mange år var der navnlig tale om befordring af hele ladninger i såkaldt trampfart. Man tog en ladning, hvor man kunne finde den, og sejlede fra havn til havn, som mulighederne bød sig. I takt med industrialiseringen voksede linierederierne frem; i modsætning til trampfarten sejler liniefarten i faste ruter med anløb af havne efter en bestemt sejlplan. Anvendelsen af containere har medført en industrialisering af skibsfarten. Der sejles efter en fast tidsplan med korte ophold i havn.

Hovedvægten i søfarten har derfor bevæget sig fra rejse- og tidsbefragtning til containeriseret befordring af stykgods og delladninger. Enhedslasterne i skemaet er det vigtigste enkeltområde. Rejse- og tidsbefragtning spiller ikke mere den dominerende rolle, men er naturligvis stadig uundværlig ved transport af hele laster.

Vejtransporten i Europa har slået både sø- og banetransport med mange længder. Størstedelen af dansk import og eksport til og fra de nære markeder befordres pr. lastbil. Op gennem 1970'erne og 1980'erne har lastbilen på trods af offentlige restriktioner og stigende brændstofpriser trængt baner og rederier tilbage.

På stykgodsområdet og ved bilbefragtning indgås de fleste transportaftaler formløst og mundtligt: Transportkøberen kontakter transportudbyderen – oftest pr. telefon – for at booke gods til transport. Parterne aftaler da fragt, afsendelsestermin, godsmængde og andre data om godset og transporten.

Der kan foreligge et forudgående tilbud fra transportudbyderen til transportkøberen; mange transportvirksomheder tilbyder årsaftaler om fragter og gebyrer. Dette tilbud vil som regel være af generel karakter; det indeholder typisk fragtrater og priser på tjenesteydelser, og det kan ofte være delt op i flere afdelinger efter geografiske destinationer og godsarter. Et tilbud på transport vil som regel også indeholde en henvisning til tilbudsgiverens almindelige forretningsbetingelser, i Danmark og de øvrige nordiske lande NSAB. Hertil kommer ofte et generelt forbehold for fragstigninger i tilfælde af udsving i valutakurser og brændstofpriser og andre uforudselige forhold, for eksempel ændret lovgivning.

Der vil også som regel efterfølgende blive udstedt et transportdokument, som – med CMR-lovens terminologi, jævnfør CMR-lovens § 5 – bekræfter fragtaftalen.

Disse forudgående eller efterfølgende papirer kan naturligvis være vigtige hjælpemidler ved fortolkning af transportaftaler, men den konkrete aftale, der indgås i bookingøjeblikket, vil som regel være mundtlig. Det er i praksis

3. Transportdokumenter

undtagelsen, at en aftale af en af parterne bekræftes skriftligt, bortset fra dokumentudstedelsen. Telefaxens fremmarch burde betyde, at transportaftaler i fremtiden i stigende omfang bekræftes skriftligt, men der er ringe håb herom; der har stået telexmaskiner hos transportkøbere og transportudbydere i årevis, uden at parterne i blot noget omfang har benyttet denne nemme og hurtige kommunikationsmulighed til bekræftelse af fragtaftaler.

Det er egentlig paradoksalt, at formløsheden trives så vel, når man tænker på de store vareværdier, der transporteres, og de undertiden også ganske store fragtbeløb, der kan være tale om. For slet ikke at tale om konsekvenserne, såfremt transporten løber af sporet. Forklaringen er vel, at parterne ofte er i tidsnød, og at mange transportaftaler hviler på tillid, fordi parterne kender hinanden godt efter års samarbejde. Det kan imidlertid ikke afvises, at den udbredte formløshed også kan være udtryk for manglende erkendelse af mulige problemer.

Stykgodstransportens og bilbefragtingens formløshed har bredt sig til andre transportområder. Et eksempel: Ved søtransport udstedte linieagenten tidligere næsten altid en bekræftelse på bookingen, en såkaldt booking note, som afskiber kunne have i sin post dagen efter bookingen. Denne praksis er tilsyneladende helt opgivet. Erfarne shippingfolk ser dette som en degradering af branchens standarder, men de må også medgive, at tidspresset er så voldsomt, at det kan være fristende at undgå en tilsyneladende mindre vigtig funktion.

Der er ingen tvivl om, at alle parter ville vinde ved, at aftalerne blev bekræftet skriftligt, så man undgår bevisnød. Det gælder ikke blot i spørgsmål om fragtførerens ansvar, men også for eksempel transportkøberens ansvar for oplysninger om godset og hæftelse for omkostninger.

Uanset den beskrevne formløshed i bookingsituationen er transportbranchen – i andre faser af transportforløbet – storforbruger af papir. Enhver transport forudsætter dokumenter: Booking, fragtbreve og bordereauer, ladelister og konnossementer, waybills, ind- og udleveringssedler på mange stadier på godsets vej, kvitteringer for paller, containere og gods. For slet ikke at tale om tolldokumenterne.

Nogle dokumenter er rent operationelle: De styrer funktioner i forbindelse med gods- og materielstrømme, men har ikke egentlige retlige funktioner, bortset fra at de eventuelt kan anvendes som bevismidler. Andre dokumenter har retlig status: De har særlige funktioner i forholdet mellem ladningsejer og fragtfører. Indehaveren af disse dokumenter kan umiddelbart støtte ret på besiddelsen af dokumentet. Det er typisk for disse dokumenter, at de har bevisfunktioner, fordi deres indhold på forhånd tillægges en vis værdi, og at

3.1. Sørettens transportdokumenter

de benyttes som databærere dels i relation til godsoplysninger, dels som informationskilde om vilkår for transportaftalen.

I dette kapitel beskrives transportdokumenternes bevisvirkning og datafunktion i retlig henseende.

3.1. Sørettens transportdokumenter

3.1.1. Konnossement

Konnossementets beviskraft hviler på sølovens § 161, hvorefter konnossementet gælder som bevis for fragtførerens modtagelse af godset, således som det er beskrevet i konnossementet. Der kan føres bevis mod indholdet af konnossementet, men kun indtil konnossementet er blevet overdraget til en trediemand i god tro.

Det følger heraf, at fragtføreren skal anses for at have modtaget x kolli, såfremt kolliantallet i konnossementet er anført som x. Se som eksempel følgende dom:

UfR 1948.760 SHD – Søtransport – Konnossement – Hæftede for manko

Et konnossement for en ladning kaligødning lød på 45.000 kg, men ladningen udgjorde ifølge udvejning, foretaget af statsautoriseret vejer og måler under udlosningen, kun 38.196 kg. Fragtføreren, der under hensyn til mankoens størrelse burde havde indset, at konnossementets angivelse af godsets vægt var urigtig, men som ikke havde taget udtrykkeligt forbehold herom i konnossementet, der alene indeholdt en almindelig bestemmelse om ansvarsfrihed, bl.a. for vægtangivelse, fandtes i henhold til sølovens § 161, stk. 2, at måtte hæfte for mankoen over for ladningsmodtagerne, hvis krav på erstatning under hensyn til beskaffenheden af fragtførerens fejl ikke ansås bortfaldet i henhold til sølovens § 121 som følge af for sen reklamation.

3.1.1.1. Konnossementsansvaret

Konnossementsansvaret er forudsætningen for konnossementets troværdighed som varerepræsentativ. Konnossementer har i århundreder været anvendt i international handel; man har solgt varer »svømmende« i kraft af et konnossement, fordi man vidste, at man kunne stole på oplysningerne i konnossementet. Omsætningen af konnossementer har i realiteten hvilet på samme sikkerhed som omsætningen af gældsbreve, herunder navnlig pantebreve i fast ejendom. Et af hovedpunkterne har her været, at fragtføreren som udsteder af konnossementet fratages retten til efterfølgende at bestride oplysninger og erklæringer i sit konnossement, når dette er blevet overdraget til en trediemand. Det svarer til, at udstederen af et omsætningsgældsbrev, for eksempel et pantebrev, efter gældsbrevsloven fortaber nogle indsigelser

3. Transportdokumenter

om forhold i forbindelse med pantebrevets udstedelse, når pantebrevet er blevet overdraget til en såkaldt godtroende erhverver.

Udgangspunktet for konnossementsansvaret er nu sølovens § 162, som fastslår, at en trediemand kan forlange erstatning af fragtføreren, såfremt denne har eller burde have indset, at urigtige oplysninger i konnossementet kunne give trediemand et tab ved indløsningen. Fragtførerens ansvar forudsætter culpa, og ansvaret er ikke begrænset efter sølovens § 120.

§ 162 må ses i sammenhæng med § 161, idet disse to bestemmelser delvist overlapper hinanden. § 161 indeholdt tidligere det egentlige konnossementsansvar. § 162 vedrører de forkerte oplysninger i konnossementet, medens § 161 nu er en bevisregel, der rejser en formodning om, at godset er lastet som det er beskrevet i konnossementet, ligesom § 161 afskærer bevis mod det, der er anført i konnossementet, når konnossementet er blevet overdraget til en trediemand.

Fragtførerens kvittering på konnossementet gælder kun antal kolli af opgaven vareart, vægt og mål. Dette betyder, at fragtføreren ikke hæfter for indholdet i de pågældende kolli, d.v.s. vareart, antal vareenheder i kasser/-kolli og værdi, medmindre der er tale om værdifragt (ad valorem) eller værdibestemt fragt (værdi skala).

Fragtføreren forsyner sædvanligvis konnossementet med følgende som oftest fortrykte påtegning:

»Shipped on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, number, quantity, contents and value unknown...«

I konnossementets godsrubrik eller lige i tilknytning hertil anfører fragtføreren som regel:

»Particulars furnished by the Merchant«

eller

»Particulars furnished by the Shipper of Goods.«

Dette stemmer således ganske godt overens med sølovens § 153, der vedrører afskibers ansvar for oplysning om godset. Fragtførerens hjemmel for disse forbehold findes i sølovens § 152, som giver ladningsejeren mulighed for at kræve oplysninger om godsets art og vægt, mål eller styktal og godsets identitetsmærker optaget i konnossementet. Det hedder dog nærmere i stk. 2, at fragtføreren ikke er forpligtet til uden forbehold i konnossementet at optage oplysninger om godsets nærmere angivne art, mærker, vægt, mål eller stykketal, om hvis rigtighed fragtføreren har rimelig

3.1. Sørettens transportdokumenter

grund til at tvivle, eller som fragtføreren ikke har haft rimelig mulighed for at undersøge.

Konnossementet udgør således et »prima facie« bevis for konnossementets indhold, og det skaber derfor en basis for ansvaret over for ihændeoveren af konnossementet, når der er tale om et såkaldt rent ombordkonnossement. Heri ligger, at der ikke er taget forbehold for skade, manko eller mangelfuld emballage, jævnfør sølovens § 161.

Her er nogle eksempler på konnossementsansvaret:

UfR 1984.919 SHD - Søtransport - Konnossementsansvar - Rent konnossement på ødelagte varer

Importør N kunne gøre et konnossementsansvar/transportansvar gældende mod rederiet R i anledning af, at et parti tomater, som R skulle transportere fra Abidjan til København, måtte destrueres i Rotterdam. Lagt til grund, at tomaterne var beskadiget ved R's modtagelse af dem, uden at R fik afskibers kvittering på »ladesedlen«, hvor man tog forbehold eller underrettede N om dette forhold. Ved herefter at have udstedt et konnossement, der alene indeholdt en generelt affattet ansvarsfraskrivelsesklausul, som ikke var egnet til at sikre, at N blev eller burde blive klar over, at fraskrivelsen faktisk angik konstaterede, alvorlige mangler, havde R pådraget sig ansvar over for N, der heller ikke ved indløsningen af dokumenterne kunne antages at have været klar over, at tomaterne af R var modtaget i beskadiget stand. R blev herefter dømt til at betale N's udgifter i henhold til rembursafregning og til fragt og forsikringspræmie.

SHT 1961.162 SHD - Søtransport - Konnossementsansvar - Ansvar for vægt i konnossement

Vægten af et parti russisk koks blev af kaptajnen i konnossementet fastsat til 2.285 tons på grundlag af skibets amning. Ved ankomsten til København konstateredes en undervægt på 220 tons. Det antoges, at den urigtige angivelse i konnossementet skyldtes kaptajnens fejludregning af de øvrige vægte ombord. Rederiet fandtes ansvarligt efter sølovens § 161, stk. 2, for det modtageren herved forvoldte tab. Ved fastsættelsen af erstatningens størrelse toges hensyn til den risiko for fejl, der sædvanlig er forbundet med konstatering af ladningens størrelse gennem skibets amning, og da denne risiko naturligt påhviler køberen, blev erstatningen nedsat.

UfR 1960.413 SHD - Søtransport - Konnossementsansvar - Ansvar for manko

Rederiet tilpligtet at erstatte manko i bomuldsfrøkeladning, da det i konnossementerne indeholdte prima-facie bevis for det indladede lastkvantum ikke var blevet afkræftet ved det under sagen fremkomme.

UfR 1956.928 SHD - Søtransport - Konnossementsansvar - Rent konnossement

En aflader tilpligtet at dække rederiets tab ved udstedelse af rent konnossement uanset ladningsmanko, da mankoen måtte antages opstået på grund af mangler ved emballagen ved indladningen, og afladeren måtte være klar over, at udstedelsen af rent konnossement udelukkende skete i afladerens interesse for at afværge større tab for denne.

3. Transportdokumenter

SHT 1952.150 SHD - Søtransport - Konnossementsansvar - Kunne have opdaget beskadiget emballage

Rederiet fandtes ansvarlig for skade på et parti hvidblik, uanset om skaden måtte være opstået før eller under søtransporten. Der var udstedt rent konnossement, skønt kaptajnen måtte antages at kunne have opdaget emballagens beskadigede tilstand, og for det tilfælde, at skaden skulle være sket under søtransporten, var det ikke oplyst, at skaden ikke skyldtes fejl fra skibets side.

UfR 1947.874 SHD - Søtransport - Konnossementsansvar - Burde have taget forbehold

Det ansås godtgjort, at en ladning briketter, der ved ankomsten blev opvejet til 174.629 kg, ikke havde haft den i konnossementet angivne vægt af 200 t. At der i konnossementets trykte tekst var taget forbehold bl.a. m.h.t. vægt, fandtes ikke at fritage rederiet for at hæfte for mankoen, idet skibets fører burde have indset, at angivelsen var urigtig, og derfor i konnossementet have gjort udtrykkelig bemærkning herom.

Det er interessant at notere, at disse domme affærdiger de generelle forbehold, som fragtførere til søs ynder at tage ved angivelse af forskellige klausuler i konnossementer. Retspraksis forlanger altså at sådanne forbehold skal være konkrete og bragt til ladningsejerens kundskab.

Det er ikke alle forbehold, der medfører, at konnossementet bliver »urent«. Det internationale Handelskammers CIF-klausul indeholder en række tilladte klausuler ved rent konnossement.

Konnossementet som varerepræsentativ passer fint ind i rembursystemet, hvor banker kan frigive købesummer for varer blot ved behandling af dokumenter. Forudsætningen er naturligvis, at konnossementet lever op til kravene med hensyn til form og indhold. Navnlig dateringen (eller rettere: antedatering) har givet særlige problemer i praksis i forbindelse med remburs. Årsagen er naturligvis, at det ofte kan være svært for leverandører at få varerne færdige til tiden!

Retspraksis er sparsom herom. Der er imidlertid ingen tvivl om, at fragtføreren hæfter for skade som følge af antedatering; se Adam Jacobis artikel om »antedaterede konnossementer« i UfR 1967 B 45.

Se som eksempel på konsekvensen af en antedatering:

UfR 1922.1011 HD - Søtransport - Konnossementsansvar - Hævede handel på grund af antedatering

Køber af et parti finsk smør anset berettiget til at hæve handlen, da partiet, der skulle have været afskibet den 19. april - den dag konnossementet også urigtig var dateret - i virkeligheden først var afskibet den 20. april.

3.1. Sørettens transportdokumenter

3.1.1.1.1. Indemnitetserklæringer

En genvej til rene konnossementer er afgivelse af en såkaldt indemnitetserklæring, hvorefter ladningsejeren erklærer at ville skadesløsholde fragtføreren for samtlige følger af udstedelsen af rene konnossementer. Det er underforstået, at fragtføreren egentlig burde have forsynet konnossementet med et forbehold, fordi oplysningerne i konnossementet ikke stemte overens med godsets faktiske tilstand.

Indemnitetserklæringens funktion er at friholde fragtføreren for det ansvar, som fragtføreren kan ifalde overfor godtroende konnossementserhververe, herunder køberen af varerne eller eventuelt senere omsætningsled. Indemnitetserklæringen er altså et regresmiddel. Fragtføreren kan ikke påberåbe sig, at oplysninger er urigtige, såfremt fragtføreren var i ond tro, jævnfør sølovens § 161, stk. 2.

Sølovens § 163 foreskriver, at modtageren kan forlange at fragtføreren skal oplyse, om afsenderen har udstedt indemnitetserklæring og – i bekræftende fald – hvad denne går ud på, såfremt godset ikke svarer til konnossementets indhold.

UFR 1958.885 HD - Søtransport - Konnossementsansvar - Indemnitetserklæring

Ved indladningen i Syrien i DFDS's skib af to af K indkøbte partier hvedeklid i brugte sække påførte overstyrmanden ladesedlerne påtegning om, at »bags«, respektive »some bags« viste tegn på at have været våde. Rederiets stedlige agent udfærdigede imidlertid rene konnossementer mod indemnitetserklæringer fra sælgerne. Ved indløsning i Danmark af konnossementerne viste begge partier sig at være beskadigede. For så vidt angik det ene parti måtte det efter skøn lægges til grund, at partiet i betydelig grad var beskadiget forinden indladningen, hvorhos det måtte antages, at sækkenes tilstand havde stået i forbindelse hermed, og rederiet ansås i medfør af sølovens § 161, stk. 1, sammenholdt med § 162, stk. 1, erstatningspligtigt over for K. Det fandtes ikke godtgjort, at beskadigelsens omfang, der var bedømt såvel af en arbitrage som af et skøn, havde været større end ved arbitragen fastsat. For så vidt angik det andet parti fandtes det efter optaget skøn at måtte lægges til grund, at beskadigelsen var opstået efter indladningen, og rederiet ansås ikke erstatningspligtigt over for K. (Dissens). (Udførligt referat af sagen i dommerkommentar i Tidsskrift for Retsvidenskab 1959.238)

Der udstedes i praksis mange indemnitetserklæringer. Ønsker afskiber at få rent konnossement, vil fragtføreren næsten sædvanemæssigt udstede et sådant – og derpå søge at sikre sig imod erstatningskrav gennem en indemnitetserklæring fra afskiber.

3. Transportdokumenter

3.1.1.2. Konnossement på basis af certeparti

Det er ikke risikofrit for transportkøberen at entrere med en kontraherende fragtfører. Den sikkerhed, som den fragtfører, der selv ejer sine befordringsmidler, kan give, er ikke til stede. Man kan risikere, at aftalen mellem den kontraherende og den udførende fragtfører bryder sammen; måske hæver den udførende fragtfører aftalen, der typisk vil være baseret på et certeparti, fordi den kontraherende fragtfører ikke betaler fragten. I mellemtiden kan den kontraherende fragtfører have formøblet den fragt, som transportkøberen har betalt. Den kontraherende fragtfører er måske endda gået konkurs. Tit befinder godset sig i fremmed havn eller om bord på skib til søs.

Der kan derfor opstå særlige problemer omkring transporten, når transportaftalen mellem en NVOCC og en transportkøber bygger på et certeparti. Transportkøberen kender naturligvis bestemmelserne i sit konnossement, men ikke certepartiets. Nu bliver transportkøberen pludselig mødt med et krav – typisk på betaling af nogle beløb – af en part, som transportkøberen slet ikke kender: Skibets ejer, bortfragteren efter et certeparti, i kraft af hvilket transportkøberens fragtfører har indgået sine transportaftaler og udstedt sine egne konnossementer.

Kravene vil som ofte være uberettigede, medmindre der udtrykkeligt er henvist til aftalerne efter certepartiet i de konnossementer, som transportkøberen har fået. Er der tale om en sådan henvisning, bliver certepartiets betingelser reflekteret over på konnossementet. Se dette eksempel:

UFR 1934.865 SHD - Søtransport - Konnossement - Voldgiftsklausul i certeparti

En retssag, der af et rederi var anlagt imod nogle ladningsmodtagere til afgørelse af en tvist vedrørende fragtens beregning, afvistes som henhørende under voldgift, idet en bestemmelse i konnossementet, hvorefter dette var undergivet alle certepartiets betingelser, undtagelser og fritagelser, antoges at måtte medføre, at også certepartiets voldgiftsklausul blev bindende for parterne.

Selvom kravene måtte vise sig at være uberettigede, kan transportkøberen have et problem, fordi godset kan blive blokeret i en eller anden havn. Handelsaftaler kan blive nødlidende, og det kan være forbundet med store omkostninger at finde andet skib og at få godset på ny køl. Samtidig har skibets ejer også problemer: Han står med fremmed last og et nødlidende certeparti på sit skib.

Ofte indtræder den udførende fragtfører i aftalen med transportkøberen, når den kontraherende fragtfører af den ene eller anden grund ikke kan opfylde sine forpligtelser efter certepartiet.

Uoverensstemmelser mellem certepartier og konnossementer er ikke usædvanlige. Der er jo tale om flere parter, som hver for sig definerer deres

3.1. Sørettens transportdokumenter

retlige grundlag for aftalen. Ved tvister må disse aftaler fortolkes som alle andre aftaler. Domstolene anvender her almindelige fortolkningsprincipper; i den følgende dom har man ladet ladingsejeren slippe billigst muligt:

NDS 1938.230 VLD - Søtransport - Konnossement - Certeparti

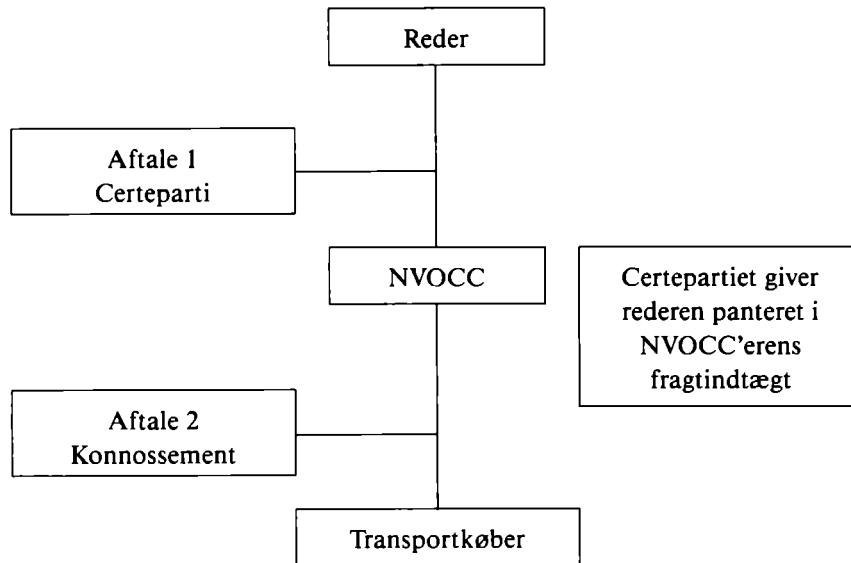
Et certeparti og det konnossement, som udstedtes i henhold dertil, havde uensartede bestemmelser om tidsfristen vedrørende lastens udlosning, således at bestemmelserne i konnossementet var væsentligt strengere for modtagerne end de tilsvarende bestemmelser i certepartiet. Disse bestemmelser var skrevne til i certepartiet ved udfyldelse af en trykt blanket, medens konnossementets bestemmelser var en del af dette dokumentes trykte tekst. Efter certepartiets udstedelse var der ikke truffet nogen aftale om ændringer deri, og det havde heller ikke været hensigten, når man ikke strøg de trykte bestemmelser i konnossementet, som stred mod certepartiet. Under disse omstændigheder antoges bortfragteren ikke at kunne påberåbe sig de fra certepartiet afvigende bestemmelser i konnossementet angående tidsfristen for lastens udlosning.

Et af problemerne kan være, at den udførende fragtfører har betinget sig en såkaldt lien – panteret – i fragten, en »lien on subfreight«. Se herom Lars Christiansen i Marjus nr. 36: »Dækning i underfragt ved misligholdelse af certepartier« og Per Gram i Marjus nr. 41 »Inndrivelse af fraktkrav«. Denne panteret udøves ved, at transportkøberen får meddelelse om, at betaling af fragt for fremtiden kun kan ske til indehaveren af certepartiet. Undertiden får transportkøberen et krav på betaling af fragt og omkostninger, for eksempel demurrage, som er opstået, fordi den kontraherende fragtfører ikke har betalt fragten i henhold til sit certeparti. En part fra aftale nr. 1 i ovenstående skitse griber altså pludselig ind i aftale nr. 2.

Transportkøberen får pludselig en ny part ind i fragtaftalen.

Sager af denne art opstår med uregelmæssige mellemrum. Sagerne omkring UfR 1980.4 HD opstod netop på grund af en vesttysk NVOCC'ers konkurs. Forholdet kan nærmere skitseres som følger:

3. Transportdokumenter



Efter dansk ret vil der ikke være grundlag for udøvelse af denne panteret. I praksis er man ofte nødt til at gå forligsvejen, idet godset som hovedregel er lastet og måske undervejs, når konflikten opstår. Se følgende danske afgørelser:

UfR 1941.1 HD - Søtransport - Certeparti - Pant i gods og fragt

Et tidsbefragtningscerteparti indeholdt følgende klausul:

»Owners to have a lien upon all cargoes and subfreights belonging to the timecharterers for all claims under this charter«

Højesteret udtalte, at selv om det antoges, at der herved var lagt et bånd på alle fremtidige fragtfordringer tilhørende tidsbefragterne, således at de i forhold til rederiet var uberettigede til at disponere over fragten for de enkelte rejser, måtte det være en forudsætning for at anerkende rederiet som retsbeskyttet over for trediemand, at fragtdebitor underrettedes om rederiets sikkerhedsret, således at debitor afskæres fra at betale til andre (dissens).

UfR 1970.897 SHD - Søtransport - Konnossement - Pant i tidsfragt

Selskabet A, der var indregistreret i Lichtenstein, var tidsbefragter af tre skibe tilhørende skibsejerne B. A ophørte i henhold til cirkulæreskrivelse af 30. januar med at drive virksomhed på grund af økonomiske vanskeligheder. Den 24. januar havde firma C af A's datterselskab i Hamburg fået transport på A's tilgodehavende hos skibsmægler D, hvilket tilgodehavende hidrørte fra nogle af afskiberne til D

3.1. Sørettens transportdokumenter

forudbetalte fragtbløb. C underrettede straks D om transporten, men ved telex fra B af 4. februar blev D anmodet om ikke at udbetale noget fragtbløb. Fragten blev derefter af D deponeret i henhold til deponeringsloven. B havde »lien« i underfrakterne i henhold til særlige bestemmelser herom i certepartierne og konnossementerne. Det fandtes af denne »lien« at måtte følge, at B, der for tiden efter 18.-22. januar ikke havde modtaget tidsfragten, havde ret til at holde sig til de tilbageholdte fragtbløb, der ikke oversteg den skyldige tidsfragt, og at den C den 24. januar af A meddelte transport på fragtbløbene ikke gav C nogen ret forud for B's nævnte ret. Det deponerede beløb blev følgelig tilkendt B.

Det internationale Handelskammer har i sin CIF-klausul foreskrevet, at et konnossement, der indeholder en henvisning til et certeparti, skal ledsages af certepartiet. Herved håber man formentlig at gøre ladningsejeren opmærksom på de mulige klausuler i de to dokumenter, der kan opstå konflikt om.

Der kan opstå en række andre konflikter mellem reder og afskiber, ofte med en linieagent eller speditør som mellemlid. Se om disse sager kommentaren til NSAB § 9 i Speditionsjura om rederiagents krav på separatiststilling i en speditørs konkursbo for så vidt nogle af afskibere betalte fragter angik, og om rederens krav på fragt overfor afskiber, der havde betalt til (nu konkursramt) speditør.

3.1.2. Sea Way Bills

Tiden er løbet fra konnossementerne. Godset kommer ofte hurtigere frem end konnossementerne, og skal man efterleve reglerne om udlevering af godset mod forevisning af konnossement, medfører det ofte, at godset må vente i ankomsthavnen. Det betyder tit øgede omkostninger, dels fordi det koster penge at have en container stående – specielt på et toldfrilager – dels fordi containeren som sådan koster penge at leje hver eneste dag. At betinge udlevering af godset mod forevisning af konnossement er ofte en sikker invitation til debitering af demurrage – ventepenge.

Det kan være velbegrunder at betinge udleveringen af konnossement, for eksempel ved remburshandler og efterkrav, hvor sikkerheden for betalingen hviler på køberens indløsning af konnossementet. Sælges godset under transporten, er konnossementet det klassiske varerepræsentativ, som sikrer køberens retsstilling. Også i andre sammenhænge kan konnossementet være både nyttigt og nødvendigt.

Uden for disse tilfælde er det et spørgsmål, om der er brug for de traditionelle konnossementer. Ofte ville man være lige så vel hjulpet med et dokument, der svarer til bil-, bane- eller luftfragtbrevet. Ved søtransport hedder alternativet Sea Way Bill. Søløvsudvalget har døbt dem søfragtsedler i forslaget til en ny sølov, men det er vanskeligt at forstå, at man ikke skal

3. Transportdokumenter

følge terminologien fra CMR-fragtbrevet, banefragtbrevet og luftfragtbrevet og også på dansk kalde dem søfragtbreve.

Søfragtbreve giver fleksibilitet, fordi man ikke skal vente på konnossementerne. Rederierne er hurtigere end postvæsenerne og man undgår en række omkostningskrævende, administrative rutiner.

I forslaget til den nye, danske sølov er der udtrykkeligt banet vej for søfragtbreve i § 308, der definerer et søfragtbrev som et dokument, der er bevis for en aftale om en søtransport, der bekræfter fragtførerens modtagelse af godset, og som indeholder et udleveringsløfte. Modellen er hentet fra CMR-loven, jernbaneloven og luftfartsloven. Reglerne om søfragtbrevets indhold og bevisfunktion er ikke lige så omfattende som i de nævnte ikke-maritime love, men der er tale om en god begyndelse.

Forbilledet er Hamburg-reglerne, som forudser andre dokumenter end konnossementet. I forhold til Haag- og Haag-Visby-reglerne er der tale om en nyskabelse.

Søfragtbreve anvendes allerede i stort omfang. Det er velbegrundet, at de nu får plads i søloven. Man kunne ønske en mere omfattende regelsætning end den, som sølovsudvalget lægger op til, på basis af praktiske erfaringer med anvendelse af søfragtbreve.

Det næste skridt bliver udlevering af gods helt uden dokument, men på basis af en datatransmitteret udleveringsordre. Kodeordet for denne fremtidsvision – som antagelig ikke ligger særligt langt ude i fremtiden – er EDI – elektronisk dataoverførsel. Ideen er, at sælger overfører sine data til fragtføreren via EDB, og at disse data anvendes i transportforløbet, også i udleveringsfasen. Der er altså tale om papirløse transporter.

Helt papirløse bliver internationale godstransporter næppe. Der vil formentlig være behov for et kvitteringssystem, dels for aflevering af gods til transport, dels for fragtførerens udlevering af godset til modtager. Skulle man kunne afskaffe disse bevismidler, måtte man opstille nogle formodningsregler om henholdsvis – set fra fragtførerens side – modtagelse og aflevering af godset, som antagelig ville medføre store vanskeligheder.

Alternativet er Data Freight Receipts, som allerede er udviklede, og som i realiteten er data, der først lukkes ud af datasystemet, når der eventuelt er brug for papirmæssig dokumentation. I dette datamiljø kan man endda bevare udleveringssikkerheden ved at betinge udlevering af afgivelse af en kode, som modtager kun kan have sat sig i besiddelse af ved aftale med afsender – eller ved at have indløst koden i en bank! Den elektroniske fremtid giver således mulighed for bevarelse af konnossementets dokument-sikkerhed.

3.2. Banefragt-brevet

Baneloven forudsætter, at afsenderen forsyner godset med udfyldte fragtbreve, jævnfør banelovens § 18, men det er formentlig en forældet regel, for det er som regel altid jernbanen, som udfylder fragtbrevet. Det fritager imidlertid ikke afsenderen for ansvar for de oplysninger, som afsenderen forsyner jernbanen med til brug for udskrivning af fragtbrev.

Baneloven er – inspireret af den internationale banekonvention CIM – tilbageholdende i henseende til jernbanens ansvar i forbindelse med udstedelse af fragtbrev, og baneloven giver ikke den klarhed, som de tilsvarende skarpe regler i CMR-loven medfører. Hertil kommer, at gentagne henvisninger til godsbefordringsreglementet i bestemmelserne om afsendelse af gods og udfærdigelse af fragtbrev gør ladningsejerens retsstilling uklar.

3.3. CMR-fragt-brevet

CMR-loven indeholder i § 5 det pædagogisk værdifulde udsagn, at »fragt-aftalen bekræftes ved fragtbrev«. Det forudsættes altså, at der er indgået en transportaftale, inden fragtbrevet udstedes, og at indholdet af denne transportaftale nu nedfældes i fragtbrevet.

3.3.1. CMR-fragt-brevets beviskraft

Reglerne om fragtbreve udspringer af reglerne om konnossementer, men der er væsentlig forskel: Den forkerte eller mangelfulde udstedelse af fragtbreve har slet ikke de samme konsekvenser som den tilsvarende ukorrekte udstedelse af konnossementer. Det skyldes formentlig, at konnossementet ikke blot er et transportdokument, der operationelt styrer godset under den faktiske afvikling af transporten, men også er et dokument, som anvendes af købere og sælgere ved afviklingen af handelsaftaler.

Fragtbreve tjener bevisformål. Når man pålægger fragtføreren et strengt ansvar, må man sikre sig, at det gods, som fragtføreren overtager, faktisk kunne anses for at være i god stand ved overtagelsen. CMR-loven har valgt at knytte konstateringen af godsets stand og rigtigheden af kolliantal til fragtbrevet: Godset overtages i den tilstand, hvori det er beskrevet i fragtbrevet – og det vil som udgangspunkt sige i god stand med alle kolli intakte. Hermed får fragtbrevet beviskraft.

Fragtføreren kan tilintetgøre denne beviskraft ved at tage et begrundet forbehold, enten ved at tage forbehold for godsets tilstand eller for antallet af kolli. Har afsenderen anerkendt et sådant forbehold, er fragtbrevets

3. Transportdokumenter

beviskraft slået i stykker. Herefter er fragtbrevets indhold modificeret med forbeholdets angivelse.

Fragtføreren kan imidlertid også afsvække fragtbrevets beviskraft ved en ensidig erklæring i fragtbrevet. Det er den situation, som § 11, stk. 2, siger imod. Lovteksten forudsætter ikke, at afsenderen skal tiltræde forbeholdet. Reglerne kan stilles op som følger som følger:

1. Uden et forbehold har fragtbrevet beviskraft. Godset er overtaget som beskrevet. Der kan føres modbevis fra afsenders eller modtagers side.
2. Et fælles forbehold (fragtfører/afsender) tilintetgør bevisvirkningen. Der kan føres bevis imod et fælles forbehold, men det vil formentlig være vanskeligt i praksis.
3. Et ensidigt forbehold tilintetgør tilsvarende bevisvirkningen, men der kan føres modbevis herimod, og et sådant modbevis vil i praksis være lettere at føre end det ovenfor nævnte.

Et forbehold må tages ved godsets modtagelse, og det må være indføjjet i alle de eksemplarer af fragtbrevet, som da forelå, herunder afsenders eksemplar, idet fragtføreren ellers kan blive mødt med den indsigelse imod forbeholdet, at det først er indføjjet efter afsendelsen, måske ved afleveringen af godset, da skaden blev konstateret.

UfR 1983.278 SHD - Kombineret transport - Fragtbrev - Manko

Selskabet A købte i Indien et parti håndklæder, der med skib ankom til Hamburg den 17. august 1979. Ifølge konnossementet omfattede sendingen 72 baller med 3.600 dusin håndklæder af vægt 6.250 kg. Den 7. september s.å. blev lasten hentet i Hamburg af et lastvognstog tilhørende vognmand V, hvis chauffør selv udfærdigede internationalt fragtbrev. Den 10. september blev lasten afleveret til A, der kvitterede for modtagelsen med bemærkning: »2 baller mangelfulde, vægten helt gal, anslået leveret ca. 1.500 kg«. Under sag anlagt af A's forsikringselskab mod V blev det lagt til grund, at V's chauffør i Hamburg alene havde modtaget det gods, som efterfølgende blev afleveret til A. Idet det endvidere ikke fandtes at kunne lægges chaufføren til last, at han ikke var blevet opmærksom på og i konsekvens heraf tog forbehold over for, at godset, hvis kolliantal var korrekt, ikke havde den vægt, som det ifølge dokumenterne skulle have, kunne der ikke pålægges V ansvar for bortkomst af en del af godset.

I sagen UfR 1972.281 SHD om et parti fliser, der blev transporteret fra Italien til Danmark med lastbil på CMR-fragtbrev, fik fragtføreren medhold i et synspunkt om at beskadigelsen stod i forbindelse med læsningen og stuvningen, der var foretaget af afsenderens folk, men fragtføreren blev samtidig pålagt ansvar for skaden, fordi chaufføren havde forholdt sig passiv

3.3. CMR-fragtbrevet

over for afsenderens fejl, og fordi chaufføren havde udvist forsømmelse ved ikke at tage noget forbehold. Dommen er refereret i afsnit 5.2.2.5.1.1.

Det er ikke nødvendigt, at der udstedes fragtbrev for en transport. Det hedder udtrykkeligt i CMR-lovens § 5, at fragtaftalen er gyldig og underkastet CMR-loven, selv om fragtbrev ikke er udstedt. Virkningen af, at der ikke er udstedt fragtbrev, er først og fremmest, at parterne mangler det bevismiddel, som fragtbrevet udgør. Det er imidlertid ingen hindring for at der kan statuere ansvar, for eksempel for en manko:

UfR 1968.130 VLD - Vejtransport - Fragtbrev - Bortkomst

Vognmand V, der for et transportkompagni T havde påtaget sig med lastvogn at transportere rør til nogle svenske firmaer, blev i medfør af § 24, stk. 1, i CMR-loven fundet ansvarlig for bortkomsten af 400 rør, uanset at der ikke var overgivet V's chauffør fragtbrev el. lign. til eget brug, og idet det forhold, at en af destinationerne af T var forkert angivet, ikke fandtes at kunne fritage V for ansvar.

Som alternativ til fragtbrevet som bevismiddel kan anvendes ladelister og andre dokumenter:

UfR 1957.813 SHD - Vejtransport - Fragtbrev - Manko

Efter gennemførelsen af en landevejstransport fra Basel til Fredericia manglede der tre uldballer, som efter den schweiziske speditørs ladelister og toldvæsenets kontrol var indladet i påhængsvognen i Basel. Fragtføreren hævdede, at ballerne ikke kunne være forsvundet undervejs, men slet ikke var kommet med på vognen på grund af en omlæsning af påhængsvognen i Basel. Fragtføreren anset ansvarlig, da han måtte være klar over, at speditørens ladeattest og toldvæsenets kontrol bevismæssigt ville blive lagt til grund for, hvad der var indladet. Det var en fejl, at fragtføreren ikke havde kontrolleret indladningen.

Bebrejdelser mod fragtføreren i UfR 1957.813 SHD er beslægtet med en anden bebrejdelse mod fragtføreren i UfR 1979.191 VLD, hvor en chauffør ikke havde foretaget en undersøgelse efter CMR-lovens § 10 eller taget forbehold efter lovens § 11. Fragtføreren forlod sig derfor helt på bevisværdien af en ubrudt toldplombe – og dette bevis afviste landsretten. UfR 1979.191 VLD er citeret i afsnit 4.1.2.

I Betænkningen om CMR-loven hedder det om § 9, at parternes ansvar efter denne bestemmelse ikke er betinget af, at mangelfuldheden skyldes fejl eller forsømmelse. Der er altså tale om et objektivi ansvar, der indtræder ved den blotte konstatering af urigtige eller ufuldstændige oplysninger, som påfører den anden part omkostninger og skade.

Erklæringen efter § 7, litra k, om anvendelse af CMR-loven medfører, at CMR-loven skal anvendes ved bedømmelse af en tvist i anledning af en given fragtaftale. Mangler denne erklæring, kan det indebære, at en domstol

3. Transportdokumenter

i en stat, der ikke har tiltrådt konventionen – for eksempel Tyrkiet eller et af de mellemøstlige lande – under en sådan retstvist undlader at anvende konventionen på grund af den manglende erklæring herom; påføres afsenderen skade herved, kan afsenderen gøre denne gældende imod fragtføreren.

3.4. Luftfragtbrevet

Luftfartslovens § 95 forudsætter, at det er afsenderen, der udskriver luftfragtbrevet. § 95, stk. 3, erklærer, at fragtføreren handler på afsenderens vegne, hvis fragtføreren udskriver fragtbrevet, og fragtføreren håber hermed at have lagt ansvaret for mulige fejl og forsømmelser i luftfragtbrevet efter luftfartslovens § 100 over på afsenderen.

I virkelighedens verden er det imidlertid som oftest IATA-agenten, der udfærdiger dette fragtbrev. IATA-agenten underskriver også fragtbrevet som agent for fragtføreren og som repræsentant for afsenderen. I begge relationer må IATA-agenten antages at være fuldmægtig med et selvstændigt ansvar for en fagligt forsvarlig indsats. IATA-agenten er en speditør, der har fået en særlig udnævnelse som agent for IATA-luftfartsselskaberne.

Udskriver speditøren ikke et IATA-fragtbrev, men sit eget luftfragtbrev (House Air Way Bill), fordi godset ikke befordres i IATA-regi, men som en såkaldt konsolidering, der er luftfartsjargon for samlegods, gør speditøren det som kontraherende fragtfører. Der udstedes stadig et IATA-luftfragtbrev, men det omfatter alle samleforsendelserne under eet, og det udstedes med speditøren som afsender og speditørens udenlandske agent som modtager; ved import er det naturligvis omvendt. Dette konsoliderede IATA-luftfragtbrev kaldes et Master Air Way Bill. Det anvendes som kvittering mellem luftfartsselskabet og speditøren og som grundlag for fragtafregningen.

Bestemmelserne om fragtbrev i den nye luftfartslov giver mulighed for en modernisering af fragtbrevssystemet, idet loven nu udtrykkeligt åbner for anvendelse af elektroniske fragtbreve.

Påbuddet om anvendelse af fragtbrev er ellers en alvorlig sag. Efter luftfartslovens § 98 kan fragtføreren ikke påberåbe sig ansvarsbegrænsninger, såfremt godset kommer om bord i flyet uden at luftfragtbrev er udfærdiget.

3.5. Andre dokumenter

De ovenfor omtalte dokumenter kan karakteriseres som primære transportdokumenter. De udstedes typisk af en fragtfører som bekræftelse på fragtaftalen. Disse primære dokumenter har operationelle funktioner, fordi transporten mere eller mindre styres på basis af disse dokumenter. Disse dokumenter anvendes også som bekræftelse på transportaftalen, og de har vigtige data- og bevisbærende opgaver.

Disse primære transportdokumenter udstedes næsten altid i forbindelse med internationale godstransporter. Et af disse dokumenter er det eneste transportdokument i et ukompliceret, dagligdags transportforløb mellem en sælger og køber.

Såfremt ladningsejerens aftaltepartner er en kontraherende fragtfører, udsteder den kontraherende fragtfører ofte sit eget dokument. Det vil ved søtransport som regel være et NVOCC-konnossement, typisk et FIATA FBL, som også kan anvendes ved alle andre transportformer. Ofte vil en remburs foreskrive anvendelse af FIATA FBL.

Ved landevejstransport udstedes tit flere CMR-fragtbreve – et primært dokument mellem den udførende og den kontraherende fragtfører og et sekundært dokument mellem den kontraherende fragtfører og ladningsejeren. Det primære dokument omfatter typisk hele ladningen, ofte stykgodsfor-sendelser fra mange afsendere, hvor afsenderen almindeligvis er en samlegodsspeditør, medens modtageren af ladningen er samlegodsspeditørens agent på modtagerpladsen.

Luftfragt befordres sædvanligvis under et Air Way Bill. Er der tale om konsolidering af flere sendinger i een og samme befordring, udsteder den, der organiserer konsolideringen – typisk en speditør – sit eget såkaldte House Air Way Bill til de forskellige ladningsejere. Luftfartsselskabets luftfragtbrev kaldes da Master Air Way Bill, og det viser speditøren som afsender og speditørens agent på destinationen som modtager.

Foruden de transportdokumenter, som knytter sig til de enkelte transportformer, findes der enkelte dokumenter, der kan anvendes ved alle transportformer. Det siger sig selv, selv at der ikke er tale om primære dokumenter med de funktioner, der opridses i indledningen til dette afsnit, men om dokumenter med overvejende kommercielle funktioner.

Blandt disse dokumenter er FCT – Forwarders Certificate of Transport – og FCR – Forwarders Certificate of Receipt – begge udarbejdet af den internationale speditørorganisation FIATA.

Ved udskrivning af FIATA FCT attesterer udstederen, at godset er overtaget i god stand med henblik på afsendelse og levering på bestemmel-

3. Transportdokumenter

sesstedet, hvor godset kan fås udleveret mod præsentation af det originale FCT. Udstederen af FCT påtager sig ikke fragtføreransvar.

FIATA FCR bekræfter, at godset er modtaget til transport. Det er en kvalificeret kvittering for godset, og det anføres udtrykkeligt at udstederen af dokumentet er under uigenkaldelig instruktion om afsendelse af godset. Se dommen i UfR 1988.557 HD, citeret i afsnit 4.5.2., om udlevering af gods uden samtidig modtagelse af FCR.

Ingen af de to dokumenter er negotiable. De kan kun anvendes ved remburs, når rembursen foreskriver et FCT eller FCR eller tilsvarende dokumenter.

FIATA FBL er derimod et negotiabelt transportdokument, som helt kan sidestilles med et konnossement, også i rembursammenhæng.

Se om dokumenterne Speditions håndbog side 10 ff. og Speditionsjura § 2.

3.6. Transportdokumentet og remburs

Der er sket en enestående udvikling på rembursområdet i løbet af den sidste snes år. Det er en udvikling, som er ansporet dels af verdenshandelens behov for mere smidige og mere fleksible procedurer end tidligere, dels af de øgede muligheder for transport, som 1970'ernes fremvækst af nye transportsystemer, herunder navnlig enhedslaster og kombinerede transportforløb, medførte. Før i tiden accepterede rembursreglerne kun dokumenter, der var udstedt af udførende fragtførere. Et konnossement skulle være udstedt af en skibsreder, et luftfragtbrev af et IATA-luftfartsselskab og et banefragtbrev af en jernbane. Der var stor skepsis overfor CMR-fragtbreve, og speditørdokumenter blev afvist med nådesløs foragt.

NVOCC-revolutionen i 1970'erne ændrede alt dette.

De nye rembursregler fra 1983 tager højde for de nye tider ved i almindelighed at anerkende dokumenter, der er udstedt af både udførende og kontraherende fragtførere.

Hermed er ikke sagt, at alle dokumenter skal anerkendes kritikløst. En analyse af ICC's nyeste rembursregler (ICC dokument nr. 400) viser, at der stilles følgende krav til transportdokumentets indhold:

- En tilkendegivelse af, at det er udstedt af »en navngiven fragtfører eller dennes agent«.
- En beskrivelse af varerne i almindelige vendinger, der ikke er i uoverensstemmelse med beskrivelsen i kreditten (Artikel 41(c), UCP).
- Fabriksmærker og -numre (hvis de findes).

3.6. Transportdokumentet og remburs

- Navnet på befordringsmidlet i tilfælde af en transport under Marine Bill of Lading/konossement eller navnet på det påtænkte befordringsmiddel i tilfælde af en Combined Transport Bill of Lading, som omfatter en transport ad søvejen.
- En angivelse af det sted, hvor afsendelsen sker, eller hvor godset overtages til afsendelse, og det endelige bestemmelsessted.
- Navnene på afskiber og modtager (hvis dokumentet ikke er udfærdiget »to order«) og navn og adresse på en eventuel part på bestemmelsesstedet, der skal underrettes om fremkomsten.
- Oplysninger om, hvorvidt fragten er blevet – eller stadig mangler – at blive betalt.
- Antallet af originale dokumenter.
- Udstedelsesdato for transportdokumentet.

En gennemgang af disse krav til transportdokumentet viser, at de faktisk kan opfyldes af de dokumenter, der er omtalt ovenfor, bortset fra FIATA FCT og FIATA FCR. Konnossementer, jernbanefragtbreve, CMR-fragtbreve og luftfragtbreve vil som hovedregel kunne bestå den lakmustræk, som denne opstilling af ICCs kriterier for transportdokumenters indhold medfører ved remburs. FIATA FCT og FIATA FCR vil derimod kun kunne anerkendes under en remburs, såfremt de udtrykkelig nævnes i rembursbrevet.

Oceankonossementet er den traditionelle type transportdokument, der normalt kræves, når det drejer sig om at befordre varer ad søvejen. Det er det transportdokument, som skal præsenteres, hvis rembursen betinger sig en Marine Bill of Lading/konossement. Medmindre andet er aftalt og anført i rembursen, skal dette dokument angive, at varerne er blevet læsset ombord på et navngivet fartøj.

Der er sket betydningsfulde ændringer i reglerne om bankers accept af transportdokumenter, udstedt af speditører under den reviderede UCP, som trådte i kraft den 1. oktober 1984.

Før i tiden var bankerne uvillige til at acceptere transportdokumenter, som var udstedt af speditører. Hvad angår accept af dokumenter som Marine Bill of Ladings sagde den gamle artikel 19(a) følgende:

Medmindre der er givet specifik fuldmagt i kreditten vil (konossementer) af følgende art blive afvist:
i Bills of Lading udstedt af speditører.

Det lykkedes imidlertid den internationale speditørorganisation FIATA at overbevise ICCs kommission om bankteknik og -praksis om at transport-

3. Transportdokumenter

dokumenter, udstedt af speditører, er fuldt ud så gode som dokumenter, udstedt af rederier.

Dette afspejles i de reviderede UCP 1983:

Artikel 25 om kombinerede transportdokumenter:

Medmindre rembursen forskriver andet, vil bankerne afvise et forsendelsesdokument, udstedt af en speditør, medmindre det er det af det internationale Handelskammer godkendte FIATA Combined Transport Bill of Lading, eller det på anden måde angiver, at det er udstedt af en speditør, der handler som fragtfører eller som agent for en navngiven fragtfører.

Artikel 26 om konnossementer:

Medmindre rembursen foreskriver andet, vil banker afvise et dokument, som ...

IV er udstedt af en speditør, medmindre det angiver, at det er udstedt af en speditør, der handler som fragtfører eller agent for en navngiven fragtfører.

Det speditørdokument, der her primært tænkes på, er FIATA Combined Transport Bill of Lading (FBL). Det må imidlertid understreges, at andre dokumenter, som opfylder betingelserne i ICCs dokument 298 om kombinerede transportdokumenter, kan anvendes på lige fod med FIATA FBL.

KAPITEL 4

Misligholdelse af transportaftaler

Det er karakterisk for transportjuraen, at misligholdelsestilfældene kan findes inden for et bredt spekter: Tvister mellem fragtførere og transportkøbere kan være af aftaleretlig karakter; de kan også bestå i opgør om transportskader. Erstatningskrav kan derfor baseres både på aftaleretlige synspunkter og på regler om erstatning udenfor kontraktsforhold. De første følger i virkeligheden rene obligationsretlige regler om ydelse og misligholdelse. De sidste er de egentlige, skadegørende handlinger, hvor godset fysisk udsættes for overlast. Bernhard Gomard bruger i Obligationsretten det godt karakteriserende udtryk »varetægts- og behandlingsskader« om den sidste kategori.

Denne meget brede beskrivelse af dette og det følgende kapitels emner viser spændvidden i transportjuraen.

Varetægts- og behandlingsskaderne – fysisk beskadigelse eller tab af gods – behandles i kapitel 5 om ansvar for transportskader. De andre misligholdelsestilfælde, som knytter sig direkte til transportaftalen, behandles i dette kapitel.

I mange tilfælde vil man kunne anvende almindelige obligationsretlige principper ved løsning af tvister på transportområdet. Spørgsmål om aftalers indgåelse, parternes forudsætninger og forventninger og parternes forpligtelser overfor hinanden ligger som regel tæt op ad almindelige kontraktretlige problemstillinger.

Se for eksempel et næsten rendyrket tilfælde af anteciperet misligholdelse, som gav den ene aftalepart ret til at hæve aftalen, selv om der (endnu) ikke forelå aktuel misligholdelse, men fordi en fremtidig misligholdelse kunne forventes:

UfR 1963.276 HD - Søtransport - Anteciperet misligholdelse - Hævede befragtning

Et skib, der af et rederi R var befragtet til sejlads bl.a. på Rødehavet, hvor R drev liniefart, blev ved anløbet af Alexandria opført på listen over skibe, som kun kan få begrænsede forsyninger i de arabiske staters havne som følge af, at skibet, inden R overtog det, havde foretaget udlosning i israelsk havn. Antaget, at der herved var skabt en ikke ubetydelig usikkerhed med hensyn til den behandling, der kunne blive skibet til del i disse havne, og mulighed for en for liniefarten alvorlig forringelse af

4. Misligholdelse af transportaftaler

good-will hos de arabiske forretningsforbindelser. R havde derfor været berettiget til at hæve aftalen.

Transportaftalen er som de fleste andre aftaler en gensidigt bebyrdende kontrakt. Ladningsejeren forpligter sig til at overlade transporten af godset til fragtføreren og at betale den aftalte eller forudsatte fragt, og fragtføreren påtager sig på sin side at transportere godset fra punkt A til punkt B.

I tilknytning til disse hovedforpligtelser består der en række accessoriske pligter: På fragtføreren side en pligt til at tage vare på godset, medens det befinder sig i hans varetægt, og at udføre transporten indenfor den aftalte eller forudsatte befordringstid. Fragtføreren har måske påtaget sig en række biopgaver i forbindelse med transporten, for eksempel emballering, forsikring, fortoldning eller opkrævning af et efterkravsbeløb inden udlevering af godset. Ladningsejeren har på sin side blandt andet pligt til at give oplysninger om godset til brug for udfærdigelse af fragtbrev og tilrettelæggelse af transporten.

Herudover har parterne i transportaftalen almindelige obligationsretlige pligter overfor hinanden: Blandt andet en pligt til loyalitet overfor aftalen og overfor den andens interesser.

I det følgende gennemgås en række af disse pligter.

4.1. Afsenders oplysningspligt

Afsenderens pligt til at give oplysninger om godset spænder fra den banale beskrivelse af godset med henblik på tilrettelæggelse af transporten og udfærdigelse af dokumenter til den detaljerede deklaration af gods, der kan have farlige egenskaber.

Godsbeskrivelsen har betydning for valget af transportmiddel og sammensætningen af gods, for eksempel i en container eller en trailer. Noget gods kræver særlig behandling; undertiden må gods ikke overstuves, fordi det kan blive beskadiget ved tryk ovenfra. Andet gods skal holdes væk fra boilers. Der er mange ønsker om særbehandling. Afsenderen må sørge for at give sine instruktioner i så henseende til fragtføreren inden transporten, og afsenderen må sørge for at følge disse instruktioner op med klare markeringer på godset, for eksempel ved anvendelse af de internationale godssymboler.

Godsbeskrivelsen har også betydning for fragten, især ved søtransport og luftfragt, hvor fragten beregnes efter godsart. Det er almindeligt, at der foretages kontrol af afsenderens godsspecifikationer, for eksempel ved kontrolvejning og opmåling. Fragtførerne overlader ofte denne fragtkontrol

4.1. Afsenders oplysningspligt

til uafhængige kontrolselskaber. Konstateres det, at der er snydt på vægten, vil det give sig udslag i en ekstra fragtregning og en særlig straffragt.

Det hidtil sagte om afsenders oplysningspligt vedrører forholdet mellem ladningsejer og fragtfører, og oplysningspligten er her en del af de kontraktmæssige forpligtelser, som parterne har overfor hinanden. Er der derimod tale om farligt gods, rækker forpligtelsen ud over kontraktsforholdet, fordi fejlagtig eller mangelfuld deklaration af farligt gods kan have alvorlige konsekvenser for det omgivende samfund. Andet gods kan blive beskadiget af farligt gods. Der kan opstå miljøforurening. Chauffører, stevedorer og andre, som er i kontakt med godset, og andre trafikanter og beboere langs transportvejene kan udsættes for fare.

På denne baggrund foreligger der en absolut pligt til nøjagtig deklaration af godset.

CMR-betænkningen erklærer, at det påhviler afsenderen at oplyse fragtføreren om den nøjagtige beskaffenhed af faren og angive de forsigtighedsforanstaltninger, som skal iagttages. Hvis sådan oplysning ikke er indført i fragtbrevet, har afsenderen bevisbyrden for, at fragtføreren var bekendt med farens beskaffenhed. Fragtføreren kan, hvis han ikke er underrettet om godsets farlighed, ansvarsfrit aflæsse, ødelægge eller uskadeliggøre godset. Afsenderen er ansvarlig for den skade, godset forvolder ved sin farlighed.

CMR-betænkningen konkluderer, at de beføjelser, der herved er tillagt fragtføreren, må antages at stemme med allerede gældende dansk ret, jævnfør herved sølovens § 119. Ligeledes vil afsenderen efter dansk ret kunne blive ansvarlig for godsets farlige egenskaber, jævnfør sølovens § 97, stk. 2, og Ussing: Dansk Obligationsret, Almindelig Del s. 23 ff. Betænkningen rejser spørgsmålet, om afsenderen efter dagældende dansk ret bliver ansvarlig, selv om afsenderen ikke har udvist fejl eller forsømmelse ved at overgive godset til fragtføreren. Dette spørgsmål er ikke afgjort i praksis, men betænkningen udtaler, at det må antages, at domstolene vil være utilbøjelige til uden videre at fritage afsenderen for ansvar.

Denne linie er formentlig kun blevet skærpet siden. På alle transportområder er reglerne om farligt gods blevet mere omfattende. Kravene til deklarationen af godset og til behandlingen af godset før, under og efter transport er blevet stadig strengere.

En nærmere gennemgang af disse regler falder udenfor denne bogs rammer. Der henvistes i stedet til Lise Skovby og Bernhard Gomards bog om landevejstransport af farligt gods og til artiklen i *Justitia* nr. 1 (1978) af Jørgen Als Andersen om afsenders/befragters ansvar for skader forvoldt af farlige stoffer under transport.

4. Misligholdelse af transportaftaler

I sagen UfR 1982.402 HD anså Højesteret ikke en speditør for at være afsender af noget gods, der havde forvoldt skade på andet gods. Der kunne derfor ikke pålægges speditøren ansvar i medfør af CMR-lovens § 13, stk. 2. Erstatningskravet blev rejst af en fragtfører, der havde erstattet skade på andet gods, der var blevet ødelagt af det farlige gods. Fragtføreren havde valgt at rette kravet imod den speditør, som havde foretaget bookingen af godset; kravet burde formentlig være rejst overfor ladningsejeren. Afsenderen havde overgivet nogle store batterier til transport med påfyldt syre – og åbne kanaler til luftcirkulation – uden at deklarere godset som farligt. Dommen er citeret i afsnit 2.1.

4.2. Fragtførerens udeblivelse

Der er indgået en transportaftale. Afsenderen har booket godset til transport hos fragtføreren og meddelt sin medkontrahent, køberen, at godset nu er undervejs. Der er aftalt en afsendelsestermin – men fragtføreren dukker ikke op. Godset bliver stående.

I søretten behandles fragtførerens udeblivelse som forsinkelse, der giver ladningsejeren ret til at hæve befragtingen, jævnfør sølovens § 126 om rejsebefragtning og § 146 om tidsbefragtning. For at undgå misforståelser er det formentlig en fordel terminologisk at betragte udeblivelsen som oprindelig forsinkelse, medens den egentlige, forsinkede udførelse af transporten må betragtes som efterfølgende forsinkelse.

Adgangen til at hæve befragtingen forudsætter dog, at fragtføreren måtte indse, at formålet med befragtingen blev væsentlig forfejlet på grund af forsinkelsen. Denne forudsætning vil typisk gå på transport af letfordærlige varer, sæsonvarer og lignende, hvor tidsfaktoren spiller en rolle. Retten til at hæve er mere omfattende, såfremt fragtføreren selv er skyld i forsinkelsen, og er der aftalt en bestemt tid for lastningen, giver enhver forsinkelse ret til ophævelse af befragtingen, uanset årsagen til forsinkelsen.

Ladningsejeren har pligt til at give meddelelse om sin beslutning med hensyn til ophævelse, straks når forsinkelsen konstateres.

Ladningsejeren kan forlange erstatning efter sølovens § 118 eller 130, og denne erstatning kan dels modsvare et tab i forbindelse med skade på godset, dels den såkaldte »rene« forsinkelse. Erstatningen efter § 118 er begrænset efter reglerne i § 120, medens ansvaret efter § 130, som har et snævert anvendelsesområde, ikke er begrænset; § 130 kan fraviges ved aftale.

Sørettens udtrykkelige regler om fragtførerens udeblivelse er ikke gentaget i den øvrige transportlovgivning. Her må det imidlertid antages, at almindeli-

4.2. Fragtførerens udeblivelse

ge regler om præstation af ydelsen efter en gensidigt bebyrdende kontrakt kommer til anvendelse. Det indebærer, at ladningsejeren kan hæve aftalen, såfremt forsinkelsen er væsentlig i tidsmæssig forstand, og såfremt fragtføreren måtte indse, at tidsfaktoren havde betydning for transportkøberen. Det indebærer også, at fragtføreren må betale erstatning, svarende til transportkøberens positive interesse i rigtig opfyldelse. I praksis kan denne erstatning for eksempel beregnes som forskellen mellem den oprindeligt aftalte fragt og den alternative fragt, som ladningsejeren må betale en ny fragtfører efter ophævelse af den oprindelige transportaftale.

Ved behandlingen af konkrete sager om fragtførerens udeblivelse kan det undertiden lønne sig at sondre mellem transport af hele ladninger og stykgods. De første vil ofte blive udført under certeparti ved søtransport og under charter ved lufttransport. Certepartier og luftcharter indeholder som regel en detaljeret regelsætning, der bl.a. tager sigte på udeblivelsesvirkninger. Transport af hele ladninger til søs og i luften er en alvorlig sag: Der er typisk betydelige kommercielle interesser og store fragtbeløb på spil. Der er derfor brug for skarpe regler for misligholdelse ved udeblivelse.

Sondringen spiller en mindre rolle ved landevejs- og banetransport. Medens det kan være katastrofalt, at et indchartret skib eller fly ikke er til disposition på det aftalte tidspunkt på aftalt destination, kan det næsten altid lade sig gøre at finde alternativ befragtning med anden bil eller andet tog, næsten uanset om der er tale om hele ladninger eller om styk- og partigods. Det er lettere at sætte en nødplan i værk ved landevejs- og jernbanetransport. Det behøver ikke nødvendigvis at have betydning for udøvelsen af misligholdelsesbeføjelserne, men det tager som regel dampen af en ophedet situation, og det betyder i hvert fald i praksis, at erstatningsopgørelsen i det typiske tilfælde får et mindre omfang end ved sø- og lufttransport.

Stykgods befordres ved alle fire transportmåder i samlegodssystemer af forskellig art; her er det ikke praktisk at tale om udeblivelse, for trafikkerne kører hele tiden. I stedet siger man, at godset er blevet shortshipped; det er blevet efterladt på afsendelsesterminalen uden at komme med den afgang, der var planlagt eller forudsat. Såfremt fragtføreren sørger for at få godset af sted med næste afgang, vil det som hovedregel ikke være muligt at gennemføre et erstatningskrav, medmindre fragtføreren har garanteret afgang eller ankomst til et bestemt tidspunkt. Angivelser i fartplaner er ikke tilstrækkelige til en sådan garanti. Oplysninger om rute, herunder for eksempel fly nummer, i fragtbrev kan i almindelighed næppe heller siges at indebære en garanti. Ønsker transportkøberen en sådan garanti, må den afkræves og afgives helt konkret og individuelt. Enhver oprindelig forsinkelse er herefter væsentlig, jævnfør sølovens § 126, stk. 2.

4. Misligholdelse af transportaftaler

4.3. Ladningsejersmora

Bortset fra pligten til betaling af fragt har ladningsejeren to vigtige opgaver ved afviklingen af en transportaftale: Den ene er afsendelsen af godset – den anden modtagelsen af godset. Forsømmelser af disse pligter karakteriseres i denne bog som ladningsejersmora.

4.3.1. Godset leveres ikke

På samme måde som fragtføreren kan misligholde transportaftalen ved udeblivelse, kan ladningsejeren misligholde ved ikke at levere det gods, der var transportaftalens genstand. Ladningsejers forhold betyder, at fragtføreren ikke får mulighed for at udføre transporten. Udtrykket i overskriften til dette afsnit er i slægt med det obligationsretlige mora creditoris/debitoris, hvor realkreditor/realdebitor ikke får den adgang til at frigøre sig, som tilkommer denne, og som denne ønsker at benytte sig af.

Efter sølovens § 131 om rejsebefragtning kan fragtføreren forlange erstatning for fragttab og anden skade, såfremt transportkøberen træder tilbage fra befragtningen eller – efter § 132 – ikke leverer alt det gods, som befragtningen angik. I disse tilfælde er der tale om den såkaldte dødfragt, der svarer til fragtbeløbet minus sparede omkostninger. Transportkøberens manglende fragtbetaling giver fragtføreren ret til at hæve aftalen, jævnfør sølovens § 148.

Disse principper kan også anvendes ved transport med andre befordringsmidler. Ved landevejstransport har der formentlig udviklet sig en særlig sædvane for såkaldt tomfragt, svarende til det søretlige udtryk dødfragt, idet der ved ladningsejersmora sædvanemæssigt opkræves 80% af den aftalte fragt, jævnfør Landevejstransport side 103. Procentsatsen afspejler, at fragtføreren skal godskrive ladningsejeren et beløb, der svarer til besparelsen ved at transporten ikke gennemføres. Fragtføreren sparer jo for eksempel brændstof.

Årsagerne til ladningsejersmora er underordnede, så længe der ikke er tale om force majeure. Ladningsejeren kan ikke påberåbe sig egne forhold som ophævelsesgrund; risikoen for driftsstop på grund af for eksempel strejke eller maskinefejl ligger således hos ladningsejeren. Allerede Viggo Bentzon skrev i sin søret, at transportkøberen ikke har ret til at hæve kontrakten, blot fordi dens opfyldelse bliver særlig byrdefuld eller bekostelig.

Force majeure-situationen er beskrevet i sølovens § 135 om den gensidige hæveret, når der foreligger kvalificeret fare for skibet eller godset.

4.3. Ladningsejermora

4.3.2. Godset kan ikke afleveres

Der foreligger også ladningsejermora, såfremt godset ikke kan blive afleveret på bestemmelsesstedet som stipuleret. Det kan skyldes, at modtageren ikke kan eller vil modtage godset, eller at godset ikke kan komme gennem tolden. Godset kan være undergivet embargo eller på anden vis sortlistet.

I denne situation kan transportmidlet blive blokeret, således som det for eksempel var tilfældet i følgende sag:

UFR 1981.197 SHD - Søtransport - Liner terms, certeparti - Ventede 15 dage på last

R foretog efter aftale med A transport af en fuld skibsladning papir fra Sverige til Algeriet. Skibet ankom til lossehavnen den 8. september 1978, men kom først til at losse den 23. s.m. R opgjorde principalt sit krav i anledning af den opståede forsinkelse som godtgørelse for overliggetid. Det lagdes til grund, at forsinkelsen skyldtes ladningsejerens forhold, men ved at have påtaget sig kontrakten på »full liner terms« og ved som certeparti at henvise til »Conline Booking-note« uden at udfylde rubrikken om overliggetidsgodtgørelse fandtes R at have afskåret sig fra at kræve godtgørelse for overliggetid. A fandtes imidlertid efter almindelige erstatningsretlige principper at være ansvarlig for det tab, som skyldtes forsinkelsen. Som sagen var forelagt, måtte R's tab fastsættes til det beløb, hvortil overliggetidsbetaling ubestridt var opgjort, men da R havde forsømt snarest muligt at underrette A om de problemer, der forelå i Algeriet, og da den usikkerhed, der forelå, om og i hvilket omfang A ville have haft mulighed for at begrænse tabet, måtte komme R til skade, blev den R tilkommende erstatning skønsmæssigt fastsat til to trediedele af det krævede beløb.

Som regel vil man være i stand til at frigøre befordringsmidlet. Godset kan losses og oplægges i pakhushus, eventuelt på toldfrilager. Baneloven og CMR-loven indeholder udtrykkelige regler om de såkaldte befordringshindringer, hvor der opstår problemer undervejs, og afleveringshindringer, hvor godset ikke kan afleveres som stipuleret. Disse regler består primært i en pligt for fragtføreren til indhentning af anvisninger fra afsenderen og til at drage omsorg for godset, jævnfør for eksempel CMR-lovens §§ 20, 21 og 22.

Fragtførerens erstatningskrav i disse tilfælde er baseret på de omkostninger, som ladningsejerens mora har medført. I søretten taler man om demurrage, og ved jernbane- og landevejstransport er udtrykket ventepenge. I virkeligheden er der tale om en forsinkelse, omend dette udtryk som regel anvendes om fragtførerens for sene levering af godset.

4. Misligholdelse af transportaftaler

4.4. Forsinkelse

Gennemførelse af transporten indenfor en vis tidsfrist er en af fragtførerens forpligtelser efter fragtaftalen. Der findes gennemsnitlige transporttider, og der kan aftales bestemte afleveringstidspunkter. En væsentlig overskridelse af den aftalte eller gennemsnitlige transporttid eller afleveringstermin vil ofte kunne udløse et ansvar for forsinkelse, såfremt den forlængede transporttid har medført et økonomisk tab for ladningsejeren.

Tolerancen for forsinkelse er formentlig størst ved søtransport og mindst ved luftfragt, fordi søtransporten traditionelt har taget tid, medens luftfragten sælges med de korte transporttider som bedste salgsargument.

Det er sjældent, at der sker forsinkelse under selve transporten. Det kan selvfølgelig ske, at en eksportlastbil kører i stykker og må tages ud af drift. Et skib kan få motorskade eller blive nødt til at søge nødhavn. Forsinkelser opstår imidlertid oftest på grund af fejl eller forsømmelser inden eller ved afskibning, respektive under eller efter losningen. Short shipment er et fagudtryk for gods, der glemmes i havnen. Måske glemmes det slet ikke; der er måske ganske enkelt ikke plads til det. Derfor får godset lov til at vente til næste afgang. Det behøver ikke at være et maritimt fænomen. Det sker ved alle transportformer.

I sagen UfR 1977.999 SHD bebrejder Sø- og Handelsretten fragtføreren, at der gik fra 7. januar til begyndelsen af april 1986, før godset blev sejlet fra Malta til Piræus i Grækenland – i sig selv en rejse på nogle få dage:

UfR 1977.999 SHD – Søtransport – Forsinkelse – Fragtføreransvar

Ved aftale mellem A og B havde B påtaget sig som fragtfører at forestå en transport pr. skib af et parti småkager til en køber i Beirut. På grund af krigstilstand i Libanon var udlosning i Beirut ikke mulig, og den 22. december 1975 blev partiet udlosset og oplagret i pakhuis på Malta. Den 7. januar 1976 bad A pr. telex B foranledige, at varerne blev leveret i Piræus, idet A da havde fået varerne solgt til en køber i Grækenland. Skibet ankom først til Piræus i begyndelsen af april 1976. Den pågældende køber havde forinden hævet købet på grund af forsinkelse, og det lykkedes ikke A at finde en anden køber i Grækenland. Varerne blev herefter sendt til Danmark, hvor det konstateredes, at partiet som helhed var kassabelt. A hævdede, at B som fragtfører måtte være ansvarlig for det tab, der var påført B, medens B, der erkendte at have været fragtfører, indtil varepartiet blev oplagret på Malta, hævdede fra dette tidspunkt kun at have været speditør. Da B ikke sås at have givet A behørig underretning om losningen og oplagringen af varerne på Malta, kunne B's ansvar som fragtfører ikke betragtes som ophørt som af B hævdede. B var herefter ansvarlig for den forsinkelse, der indtrådte i tiden fra den 22. december 1975 til omkring den 1. april 1976, og da denne måtte anses at have forvoldt A et tab, var B erstatningsansvarlig over for A.

Godsophobning – congestion – i havne giver ofte anledning til forsinkelser, og det samme gælder strejker og blokader på grænsestationer i den landværts trafik. Luftfragt kan flyves frem på få timer, men ventetid i tolden ved ankomsten kan tage dage.

Transportjuraens regler om forsinkelse er primært udformet med henblik på tilvejebringelse af et ansvarsgrundlag for fragtføreren ved gennemførelse af transportkøberens krav på erstatning i anledning af forsinkelsen. Det må imidlertid understreges, at der også kan opstå forsinkelse på ladningsejerens side. Godset er måske slet ikke klar til afsendelse, når afskibningsdagen kommer. Ved ankomst til bestemmelsesstedet kan fragtføreren måske ikke komme af med godset, enten fordi modtageren ikke kan eller vil modtage det, eller fordi afsenderen ikke har sørget for at have papirerne i orden. Der foreligger da ladningsejermora. Se herom afsnit 4.3.

4.4.1. Søtransport

Forsinkelse er et gammelt begreb i søfarten. Det er en almindelig erfaring at det kan være vanskeligt at beregne transporttiden. Vind og vejr spillede i hvert fald før i tiden en betydelig rolle. Sejlplaner er derfor altid blevet taget med en vis tolerance. Nu har tiderne forandret sig. Man kan stille sit ur efter danske linieskibe, som sejler i faste ruter i Fjernøsten!

Efter sølovens § 126 kan transportkøberen hæve en rejsebefragtningsaftale, såfremt skibet kommer for sent frem, eller såfremt der indtræder anden forsinkelse. Har man aftalt, at skibet skal være klart til en bestemt dag, giver enhver overskridelse af denne dato hæveadgang. Enhver forsinkelse er væsentlig. Forudsætningen er, at det måtte stå fragtføreren klart, at formålet med rejsen – med et klassisk søretligt udtryk – ville blive frustreret. Denne forsinkelse kan også medføre et tab, som kan kræves erstattet efter sølovens §§ 129 og 130, som fortrinsvis kommer til anvendelse ved helbefragtning; § 130 kan fraviges ved aftale, og der gælder ikke ansvarsbegrænsninger.

Mange certepartier, for eksempel Gencon, indeholder en såkaldt cancelleringsklausul, som giver transportkøberen en videregående ret til at hæve befragtningen i tilfælde af forsinkelse.

Ved søtransport har forsinkelsesbegrebet traditionelt være forbundet med det særlige søretlige begreb deviation. Forsinkelse omfattes desuden af den almindelige ansvarsbestemmelse i sølovens § 118. Forholdet mellem deviationen og den almindelige forsinkelse kan måske beskrives således, at deviationen er den bevidste fravigelse fra den forudsatte eller aftalte rute, medens forsinkelse er følgerne af udefra kommende trafikvanskeligheder. Ansvarsmæssigt er der et objektivi ansvar for den uberettigede deviation; forsinkelsesansvaret hviler på culpa med omvendt bevisbyrde efter sølovens

4. Misligholdelse af transportaftaler

§ 118. Forskellen i henseende til erstatningsansvaret er navnlig, at erstatningen for tab i anledning af den uberettigede deviation ikke er begrænset, således som den groft uagtsomme eller forsætlige adfærd almindeligvis ikke er det, medens erstatningen efter tab på grund af den såkaldte rene forsinkelse efter sølovens § 118 er begrænset efter sølovens § 120.

4.4.1.1. Deviation

Sølovens § 98 fastslår, at rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed (stk. 1) og at deviation kun kan gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund (stk. 2).

Teksten i stk. 2 definerer området for stk. 1 i § 98. Stk. 2 svarer til konnossementskonventionens art. 4, stk. 4, og det kan ikke fraviges ved aftale, jævnfør § 168, stk. 1.

Deviation betyder at »flakke« eller »vagabondere«. Rederen kan for eksempel ønske at fravige fra ruten, fordi han har fået en god last i en havn, som skibet egentlig slet ikke skulle ind til. Men denne afstikker kan betyde forsinkelse for det gods, som han allerede har om bord, og afstikkeren kan også betyde en fareforøgelse for godset. Deviationen kan derfor ofte betragtes som en misligholdelse af den transportaftale, som er indgået.

Konsekvenserne af deviationen kan være, at fragtføreren må betale erstatning for den forsinkede fremkomst, såfremt forsinkelsen har medført et tab for transportkøberen, og at fragtføreren mister retten til at begrænse sit ansvar, såfremt deviationen kan betragtes som en forsætlig eller groft uagtsom skadeforvoldelse.

Det er yderst vanskeligt at opstille ét enkelt kriterium for, hvornår der foreligger en tilladelig deviation, som ikke får konsekvenser for rederen, og hvornår der foreligger en misligholdelse af aftalen, som forpligter rederen til at betale erstatning.

Der foreligger en omfattende retspraksis fra mange lande. I Danmark vil domstolene formentlig være tilbøjelige til at anlægge en konkret vurdering af det enkelte tilfælde; i vurderingen vil parternes forudsætninger, herunder aftaler, eventuelt klausuler i konnossementet eller certepartiet, spille en betydelig rolle. I mange tilfælde vil man anvende en rimelighedsbetragtning: Hvis deviationen skyldes et formål, som ikke énsidigt tilgodeser rederens interesser, når deviationen ikke kan forudses at ville påføre godset en forøget fare, og når ladningsinteressens mulige tab må antages i værste fald at ville være beskedne, vil deviationen formentlig være tilladelig.

Men jo mere deviationen énsidigt tilgodeser rederens interesser, påfører godset fare og udløser risiko for tab for ladningsejeren, jo større er rederens risiko for ansvar i forbindelse med misligholdelse af fragtaftalen. Omvendt

4.4. Forsinkelse

må deviationen anses for at være berettiget, såfremt den sker i skibets – og dermed i ladningsejernes – interesse, for eksempel for at undgå farer.

For rederen er der tale om et strengt ansvar for uberettiget deviation, idet der er tale om et objektivt ansvar, kun med fritagelse for helt upåregnelige følger af deviationen. Hertil kommer, at rederen ikke kan påberåbe sig ansvarsbegrænsninger efter sølovens § 120.

De fleste certepartier og konnossementer indeholder klausuler om deviation. Disse klausuler kan findes som en udtrykkelig »Deviation Clause« – se for eksempel klausulen »Methods and route of transportation« (Maersk Line Combined Transport Bill of Lading) eller den såkaldte liberty-klausul, her gengivet efter Gencon Charter, udarbejdet af rederorganisationen Bimco:

»The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and /or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property«.

Deviationstilfælde kan deles op i følgende grupper: Forsinkelsesdeviation, geografisk deviation og omlastning. I det følgende behandles hver kategori for sig.

I forslaget til en ny sølov har sølovsudvalget udeladt bestemmelser om deviation. Hamburg-reglerne indeholder heller ikke regler om deviation. Det er dog ikke hensigten at gennemføre en ændring af den gældende retstilstand, idet ansvar som følge af deviation efter sølovsudvalgets opfattelse kan afgøres efter det grundliggende ansvarsgrundlag. Udeladelsen af deviationsbestemmelsen i sølovens nuværende § 98, stk. 2, er et eksempel på, at den eventuelt kommende sølov søges tillempt Hamburg-reglerne.

4.4.1.1.1. Forsinkelsesdeviation

Rejsen bliver ikke udført med »tilbørlig hurtighed«, for eksempel på grund af maskinskade, mandskabsmangel, vanskeligheder med bunkring og lignende operationelle forhold. Forsinkelsesdeviationen har navnlig betydning i charter- og trampfart, hvor fragtføreren har pligt til at starte og gennemføre transporten med »due dispatch«.

Forholdet ligger tæt op ad køberettens »oprindelige umulighed«, hvor en aftalepart trods aftalens forudsætninger og indhold ikke rent faktisk har mulighed for at leve op til sine forpligtelser. Her har fragtføreren indgået en transportaftale uden at have sit bagland i orden: Skibet sejler ikke, fordi de operationelle forudsætninger ikke er til stede.

4. Misligholdelse af transportaftaler

4.4.1.1.2. Geografisk deviation

Det er karakteristisk for den geografiske deviation, at skibet afviger fra den aftalte eller forudsatte (annoncerede) rute eller den rute, der er custom of the trade.

Konnossementsklausulen »The Scope of Voyage« har til hensigt at give linierederierne så meget manøvrerum som muligt. Klausulen henviser til, at der er tale om liniefart, og at ruten for det gods, der omfattes af konnossementet, derfor ikke kan forventes at være den direkte vej mellem punkterne A og B. Et eksempel på denne klausul kan findes i Conlinebill:

»As the vessel is engaged in liner service the intended voyage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the service including maintenance of the vessel and crew«.

Linierederierne har traditionelt ret til at anløbe andre havne end de averterede, men praksis sætter en begrænsning inden for den fastlagte sejlroute.

NDS 1951.24 VLD - Søtransport - Deviation - Uberettiget mellemrejse

Et skib, som var befragtet for en rejse fra Kolberg i Polen til Århus med en ladning kul, foretog en uberettiget mellemrejse, hvorved kulrejsen blev forsinket. Der tilkendtes befragterne, der også var modtagere af lasten, erstatning, og der toges bl.a. hensyn til tab, de led ved at den tilladte pris for kullene var blevet sat ned med 15 kr. pr. ton i henhold til en i mellemtiden truffet handelsaftale mellem Danmark og Polen. Rederiet kunne ikke påberåbe sig Baltcon-certepartiets § 13.

4.4.1.1.3. Omlastning

Omlastningsdeviationen kaldes også transshipment og substitution. Godset flyttes fra det ene skib til det andet. Det kan ske enten under rejsen eller inden rejsens påbegyndelse; i det sidste tilfælde fordi det oprindelig forudsete skib slet ikke kom ind i lastningshavnen, eller fordi det var booket op, så der ikke var skibsrum nok.

Omlastningstilfældene giver særlige vanskeligheder, navnlig når der omlastes fra skib til andet befordringsmiddel, bil eller bane.

Som udgangspunkt vil rederen fortsat være ansvarlig efter sølovens § 123, der fastslår, at rederen forbliver ansvarlig, selv om en befordring udføres helt eller delvis af en anden.

Er der tale om en gennemgangstransport, hvor det er aftalt, at befordringen helt eller delvis skal udføres af en anden end rederen, har denne mulighed for at fraskrive sig ansvar for de strækninger, som rederen ikke selv besejler, jævnfør sølovens § 168, stk. 3.

4.4. Forsinkelse

Omfattes en transport ikke af sølovens ufravigelige bestemmelse, men af Haag-reglerne, vil spørgsmålet om ansvarsfraskrivelse afhænge af formuleringen af de klausuler, som rederne indsætter i konnossementerne, herunder substitutions-, transshipment- og forwarding-klausulerne.

Såfremt rederen er berettiget til at foretage deviation eller til at afbryde rejsen, opstår der naturligvis intet ansvar for rederen; disse tilfælde vil som oftest kunne karakteriseres som force majeure, hvor helt ekstraordinære begivenheder forhindrer rederen i at opfylde sit transportløfte. Der kan være tale om krig i bestemmelseslandet, borgerlige uroligheder, jordskælv eller andre ekstraordinære forhold. I force majeure-tilfælde har rederen ret til at opløse godset i nærmestliggende og tilgængelige havn og at erklære rejsen for værende udført der.

Konsekvenserne er, at rederens ansvar for godset bringes til ophør. Godset ligger herefter »for ladningsinteressens regning og risiko«. Denne må selv sørge for at få godset hentet!

Det siger imidlertid sig selv, at der dels må stilles krav til beviset for at den oprindelig aftalte bestemmelsehavn var så usikker, at rederen ikke kunne benytte den, dels må det forlanges, at rederen ikke blot efterlader godset på kajen, men sørger for at godset bringes i land under forsvarlige former. Man kan for eksempel ikke losse letfordærvelige fødevarer fra skibets kølerum ned på kajerne i en tropehavn.

Det må i disse situationer være et krav til rederen, at han først disponerer på egen hånd, når han forgæves har søgt at indhente ladningsinteressens forholdsordre, og at han derefter disponerer med samme omhu over ladningen som ladningsinteressen selv ville have gjort. Kan rederens disposition kritiseres, risikerer rederen at blive gjort ansvarlig for den skade, der måtte opstå.

4.4.1.2. Forsinkelse efter sølovens § 118

Man kan herefter spørge, hvor meget behov der bliver for det rene forsinkelsesansvar efter sølovens § 118. En lang række af de tilfælde, som ville blive opfattet som forsinkelse ved de tre andre transportformer, er jo næsten på forhånd i søretten udskilt til behandling efter reglerne om deviation. Dette er interessant i mere end een forstand: Ved jernbane- og landevejstransport er erstatningsansvaret ved forsinkelse begrænset til fragtbeløbet, og det er en langt mere vidtgående begrænsning end kilobegrænsningerne ved bortkomst og beskadigelse ved de to transportformer. Denne stærke begrænsning skal altså også gælde tilfælde ved bane- og vejtransport, hvor der ved søtransport på grund af reglerne om deviation slet ikke gælder nogen begrænsning.

4. Misligholdelse af transportaftaler

Det burde uden videre kunne konstateres, at de udefra kommende trafikhindringer, som fragtføreren ikke har indflydelse på, og som medfører, at rejsen ikke kan gennemføres indenfor den fastsatte eller aftalte tid, kan medføre et forsinkelsesansvar, men da der er tale om et ansvar på culpabasis, må ansvar forudsætte enten at fragtføreren ikke kan løfte sin disculperende bevisbyrde eller at der faktisk foreligger fejl eller forsømmelser. Selv i så fald kan der foreligge ansvarsfrihed som følge af fritagelsen for ansvar ved de såkaldte nautiske fejl.

Det er almindeligt, at konnossementer indeholder klausuler om ansvarsfrihed ved forsinkelse. Formålet er, at rederen skal kunne fralægge sig ansvar for forsinkelse. Et eksempel:

»The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods unless caused by the Carrier's personal gross negligence«.

Kun rederens personlige grove uagtsomhed skal efter klausulen udløse et forsinkelsesansvar! Klausulen er i klar uoverensstemmelse med Haag-Visby-reglerne, som indeholder et ansvar for forsinkelse. Sølovens § 118 omfatter forsinkelse, og dette ansvar kan ikke fraviges ved aftale, jævnfør sølovens § 168. Klausulen kan derfor ikke påberåbes i tilfælde, hvor Haag-Visby-reglerne skal anvendes. Ansvar for forsinkelse efter sølovens § 118 forudsætter culpa, men med omvendt bevisbyrde som ved skade på eller tab af gods, og ansvaret er tilsvarende begrænset efter sølovens § 120.

I nogle konnossementsklausuler søges erstatningen begrænset til fragten, respektive godsets værdi. Se for eksempel Bimcos Combiconbill. Begrænsningen til fragtbeløbet er hentet fra CMR-konventionen eller eventuelt ICC's standardregler for kombinerede transportdokumenter. Begrænsningen til godsets værdi undrer. En mere nærliggende begrænsning havde været ansvarsbegrænsningsbeløbet. Tanken har formentlig været at undgå de helt eksorbitante krav som følge af forsinkelse ved en vanskeligt kritisabel begrænsning til godsets værdi. Såfremt resultaterne efter disse begrænsninger strider imod sølovens præceptive regler, tilsidesættes de til fordel for sølovens bestemmelser.

4.4.2. Banetransport

Reglerne om ansvar for forsinkelse i baneretten tager udgangspunkt i de særlige leveringsfrister, som banerne arbejder med, og som herhjemme fastsættes i befordringsreglementet. Godset skal, hedder det i banelovens § 20, leveres inden for leveringsfristerne. Efter § 20, stk. 2, kan leveringsfristerne midlertidigt forlænges eller sættes ud af kraft ved offentlig

4.4. Forsinkelse

bekendtgørelse, når der foreligger usædvanlige forhold, der medfører en ualmindelig trafikstigning eller ualmindelige driftsvanskeligheder.

Efter banelovens § 30 er jernbanen ansvarlig for overskridelse af leveringsfristen, men jernbanen kan påberåbe sig både de generelle og de specielle ansvarsfrihedsgrunde i § 30.

For indenlandske transporter fastsætter godsbefordringsreglementet nogle leveringsfrister, nemlig for stykgods 48 timer og for vognladningsgods 72 timer. Skal godset overføres med en færge, forøges leveringsfristen med 24 timer. Det betyder, at en transport fra for eksempel Slagelse til Odense kan være mere end fire dage undervejs, før der foreligger forsinkelse.

I sagen UfR 1926.236 HD var man langt ude over fristerne og inde i en deviationslignende situation, hvor det havde været nødvendigt at følge en ny rute:

UfR 1926.236 HD - Banetransport - Ishindringer - Ruteændring

En den 31. januar fra København til Tyskland afsendt vognladning kød blev standset af ishindringer ved Masnedsund og efter nogle dages ophold ført over Fredericia, så den først kom til Warnemünde den 8. februar. Antaget, at Statsbanerne ifølge forbindelsesgodstariiffens § 18 havde været berettiget til under de foreliggende forhold at ændre ruten, og at de ikke ved deres dispositioner havde pådraget sig ansvar for, at kødet var blevet forringet.

En tilsvarende forsinkelse på grund af force majeure-lignende forhold medførte ansvar i sagen UfR 1945.185 ØLD, fordi statsbanerne ikke havde sørget for at indhente forholdsordre. Ladningsejeren ville utvivlsomt have foreskrevet nogle redningsforanstaltninger. Det samme synspunkt kunne nok have været gjort gældende i sagen UfR 1926.236 HD, men det var tilsyneladende ikke fremme.

UfR 1945.185 ØLD - Banetransport - Krig - Instruktion

A sendte med statsbanerne en ilgodsforsendelse, indeholdende levnedsmidler, fra Ydby til København. Da strækningen Guldager - Esbjerg på grund af krigshandlinger var spærret i 14 timer, blev forsendelsen forsinket her og blev yderligere forsinket i Esbjerg, da Storebæltsoverfarten var spærret som følge af krigshandlinger. S indhentede ikke ny disposition fra A i overensstemmelse med § 33 i Takstlov. Ved ankomsten til København var forsendelsen fordærvet. Da S ikke havde godtgjort, at ny disposition fra A ikke kunne være indhentet, og det af S anførte om vanskelighederne ved at indhente ny disposition måtte gøre sig gældende ved de allerfleste driftsstandsninger, dømtes S til at erstatte A det lidte tab.

CIM-konventionen indeholder i artikel 27 nogle retningslinier for beregning af leveringsfrister. Disse frister fastsættes ved aftale mellem de baner, der samarbejder om CIM.

4. Misligholdelse af transportaftaler

Leveringsfristerne har heldigvis ikke noget med det virkelige liv at gøre; jernbanetransporter bliver faktisk udført noget hurtigere end leveringsfristerne foreskriver, og de får kun betydning, hvis en ladningsejer fremsætter erstatningskrav i anledning af forsinkelse. Så giver de til gengæld jernbanerne et godt værn imod erstatningspligt.

CIM opererer for det første med en ekspeditionsfrist på 12 timer for ilgods og 24 timer for almindeligt gods og derefter med såkaldte befordringsfrister på 24 timer for hver påbegyndt 400 og 300 kilometer for vognladningsgods og 300 og 200 kilometer for stykgods. Det betyder, at stykgods kan befordres ved 5,5 km i timen ved banetransport – uden at der opstår forsinkelse! Det betyder også, at banerne har en margin på 6 dage for en forsendelse til Paris idet der først opstår forsinkelse den 7. dag.

– Der er, hedder det i Th. Jensens bog Jernbanefragtkontrakten, som regel god tid inden for fristerne. Det var der dog ikke i følgende sag, hvor der var tale om ilgods:

UfR 1918.838 HSD – Banetransport – Forsinkelse – Grov uagtsomhed

En prøvekasse, der var afsendt fra Grenå med statsbanerne som ilgods til Nykøbing S, ankom først 8 dage efter til Nykøbing F. Da kassen ved afsendelsen havde været solidt og forsvarligt mærket, og intet var oplyst, der kunne fritage statsbanerne for ansvar, fandtes disse at måtte erstatte den ved leveringsfristens overskridelse i 1 døgn forvoldte fulde skade i henhold til bestemmelserne om forsæt eller grov uagtsomhed, ikke blot den samlede fragt efter reglerne om leveringsfrist.

Se også dommen i UfR 1919.368 HD (gengivet afsnit 5.2.1.3.) om ilgods fra Roskilde til Rungsted med en transporttid på to dage – hvilket var inden for tidsfristerne. I mellemtiden var godset – kød – ødelagt.

4.4.3. Vejtransport

CMR kender to former for forsinkelse:

1. Godset bliver ikke afleveret til den aftalte tid.
2. Befordringstiden overskrider den tid, som med rimelighed kan indrømmes en omhyggelig fragtfører.

Definitionerne findes i CMR-lovens § 27. De suppleres af reglen i lovens § 32, som begrænser erstatningen for tab i anledning af forsinkelse til fragtbeløbet.

4.4.3.1 Afleveringsfristen overskrides

Det er ikke ualmindeligt, at en transportkøber ønsker sit gods frem til en bestemt tid. Der kan være tale om gods, der skal bruges på en udstilling, som

åbner en bestemt dag. Om gods, der skal indlastes på et skib til viderebefordring, hvor godset i hvert fald skal være fremme inden skibets afsejling. Om gods, som skal importeres inden en bestemt frist, hvorefter importafgifter træder i kraft eller forhøjes, eller om gods, der skal nå et bestemt marked.

Fælles for disse tilfælde er, at transportkøberen meddeler fragtføreren, at godset skal være fremme inden et bestemt tidspunkt. Såfremt fragtføreren accepterer dette tidspunkt som ankomsttidspunkt, er der indgået en aftale om en godstransport med en bestemt fremkomsttid.

Det er almindeligt anerkendt i transportbranchen, at disse aftaler er farlige. Der skal så lidt til for at vælte tidsplanen! En strejke på et transittoldsted, en ulykke på en motorvej, en punktering, et motorsammenbrud. Chaufføren kan blive syg. Måske er den bil, som skal gennemføre transporten, uheldigvis blevet forsinket på en forudgående tur, så den kommer for sent afsted og må jage ned gennem Europa for at nå terminen.

Der skal en overordentlig god undskyldning til, før fragtføreren kan undgå ansvar for overskridelse af en aftalt afleveringsfrist. Der skal være tale om force majeure eller en af de øvrige ansvarsfrihedsgrunde i § 24. Ansvarsfrihedsgrundene i § 25 gælder kun bortkomst og beskadigelse. Her er der ikke langt til det objektive ansvar, hvor selv en indsats, hvor alle kræfter er sat til, er forgæves, hvis godset kommer for sent frem.

4.4.3.2. Overskridelse af befordringstid

Med sin formulering af andet led i forsinkelsesansvaret forudsætter CMR-loven, at der i almindelighed findes befordringstider, som omhyggelige fragtførere sædvanligvis overholder. Der er her formentlig tale om en afsmitning fra jernbanekonventionen CIM, som har været forbillede for CMR, og som i sit forsinkelsesafsnit opererer med befordringstider, der nok er fastsat på basis af banernes køreplaner.

I CMR er reglen imidlertid udtryk for en standard, et gennemsnit af befordringstider, som kan fastsættes efter objektiv målestok.

Det er således en almindelig erfaring, at en transport fra København til Hamborg kan gennemføres fra den ene dag til den anden, at Bruxelles og de store havne i Antwerpen og Rotterdam ligger 2 dage væk, og at Paris og München kan nås på 3 dage. Barcelona og Madrid – for ikke at tale om Athen – er nok 4 til 5 dage, måske 6, fra København.

Vil man have nærmere oplysning om befordringstiderne mellem Europas metropoler, er Danske Vognmænd eller Foreningen af Danske Eksportvognmænd som regel gerne til rådighed med et kvalificeret gæt. En ting er imidlertid beregning af befordringstiden ved et skrivebord. Noget andet er at køre et lastvognstog ned gennem Europa. Der kan opstå alle slags

4. Misligholdelse af transportaftaler

forhindringer. Derfor anvender CMR-loven en standard, som synes hentet fra Romerretten, en omhyggelig fragtfører, svarende til den klassiske erstatningsrets bonus pater familias, en pligtopfyldende, loyal fragtfører, som ikke foretager svinkeærinder, og som altid sørger for sikker befordring af sit gods.

Denne standard indebærer en vis tolerance. Det er ikke forsinkelse, at en bil kommer en dag eller to senere frem på en nær-europæisk destination, for det kan skyldes fragtførerens omhu for godset; fragtføreren ville ikke forcere rejsen; det var nødvendigt at køre uden om en by, hvor der var demonstrationer; det blev nødvendigt at aflægge et kortvarigt værkstedsbesøg.

På den anden side er det jo ikke en kæmpesnegl, transportkøberen har bedt befordre sit gods. Tiden kan blive lang! Hvor bliver godset af ?

Ved afgørelsen af konkrete sager om forsinkelse, når der ikke er aftalt en afleveringsfrist, må der gives fragtføreren et vist spillerum, og retten må erkynde sig om gennemsnitlige transporttider. Er der således tale om en transport til Mellemøsten, hvor distancen fra Danmark kan være ca. 6.000 km, kan fragtføreren ikke bruge 100 dage til turen. Gør fragtføreren det, vil det nok gøre et vist indtryk på dommerne, at godset kun har bevæget sig 60 km om dagen. Eller halvvejen fra København til Korsør. Bilen må have stået stille en del af tiden!

Formuleringen af forsinkelsesreglen i § 27 er vanskelig at have med at gøre, fordi den er upræcis. Skulle reglen være skrevet i dag, ville man formentlig sige, at forsinkelse foreligger, når befordringstiden væsentligt overskrider den almindelige transporttid. Hermed ville man fastholde, at der findes gennemsnitlige transporttider, og understrege, at overskridelse af disse gennemsnitlige transporttider medfører ansvar, såfremt overskridelsen ikke er uvæsentlig.

4.4.4. Luftfragt

Luftrettens forsinkelsesregel findes i luftfartslovens § 108, som svarer til Warszawa-konventionens art. 19. Reglen pålægger fragtføreren ansvar for tab på grund af forsinkelse. Den nye luftfartslov fra 1987 viderefører denne bestemmelse og anfører udtrykkeligt, at fragtføreren også er ansvarlig for overbooking.

Finn Hjalsted skriver i en artikel om »luftbefordrerens kontraktsansvar i international luftret« UfR 1957 B 1, at det under Warszawa-konferencen i 1955 var et overordentlig omstridt spørgsmål, om fragtføreren kunne drages til ansvar for forsinkelse ved lufttransport. Det var dernæst et spørgsmål om hvorledes man overhovedet skulle beregne en forsinkelse; konklusionen blev, at der ikke blot skulle være tale om en forlænget flyvetid eller at man skulle se på varetægsperioden, men at man simpelthen måtte konstatere forsin-

4.5. Udleveringsansvar

kelse, når godset kommer senere frem end det burde. Konsekvensen er, at fragtføreren ifalder et forsinkelsesansvar, når transporten ikke er blevet udført indenfor en efter forholdene rimelig tid. IATA-luftfragtbreve anvender nu begrebet »reasonable despatch«.

Se afsnit 5.1.2. om skønsmæssig erstatning i en sag om forsinkelse ved lufttransport af to partier frakker fra Østrig til Danmark (UfR 1967.181 VLD).

IATA-luftfragtbrevene indeholder nu et udtrykkeligt forbehold for de tidspunkter, som fragtførerne selv angiver for afgang og ankomst i fartplaner. Angivelse i en luftfartplan af en ankomsttid må formentlig sidestilles med sørettens ETA – estimated time of arrival. Overskrides denne væsentligt, må et forsinkelsesansvar forholdsvis hurtigt kunne konstateres. Det må antages, at der gælder en mindre margin for overskridelse af forventet eller sædvanlig befordringstid end ved nogen anden transportform; flyfragt markedsføres jo netop som en hurtig transportmåde.

4.5. Udleveringsansvar

Den internationale handel er afhængig af transportrettens dokumentsystem. Køb og salg af varer mellem landene er i høj grad baseret på dokumenter, der træder i stedet for varerne. Dokumentet er et varerepræsentativ; man kan sikre sig betaling for varen ved at holde det dokument, som giver ret til godset, i kort snor, og man kan sælge gods »svømmende« alene ved at omsætte dokumenterne.

Det er derfor vigtigt, at transportjuraen iværksætter sanktioner overfor den fragtfører, som forsynder sig imod dokumentsystemet. Sådanne sanktioner er først og fremmest det såkaldte udleveringsansvar, som primært opstår, når fragtføreren udleverer gods uden samtidig tilbagelevering af konnossement. I dette afsnit redegøres for det søretlige udleveringsansvar samtidig med at det undersøges om det søretlige udleveringsansvar kan overføres til andre transportområder.

4.5.1. Det søretlige udleveringsansvar

Besiddelsen af konnossementet legitimerer i sig selv ihændeleveren som rette modtager over for rederiet. Konnossementet er først og fremmest et legitimations- og indløsningspapir.

Reglerne fremgår af sølovens § 156, der legitimerer indehaveren af konnossementet som modtager af godset. Søloven indeholder ikke udtrykkelige regler om udleveringsansvar, som imidlertid er klart hjemlet i

4. Misligholdelse af transportaftaler

retspraksis. Udleveres gods uden præsentation af konnossementet, bliver fragtføreren ansvarlig. Forevises konnossement ikke, må fragtføreren oplægge godset på passende måde. Der er udtrykkelig hjemmel herfor i sølovens § 114.

Se fra praksis:

UfR 1965.829 SHD – Søtransport – Udlevering – Køber ville ikke betale

Et rederi, som uden at modtage originalkonnossementet udleverede et vareparti til køberen af dette, anset erstatningspligtig over for sælgeren, da køberen nægtede at betale for varerne.

UfR 1942.230 SHD – Søtransport – Konnossement – Udlevering

En ladning jernspåner, som S havde solgt til en polsk køber K, der skulle betale købesummen mod dokumenter, blev udleveret i bestemmelseshavnen af skibet uden præsentation af konnossement, som heller ikke senere blev indløst af K. Antaget at der i anledning af den således i strid med sølovens § 156 og 158 skete udlevering af godset tilkom sælgeren erstatning hos rederiet, og at dette erstatningskrav ikke var betinget af at sælgeren forgæves havde forsøgt at gøre sit krav gældende mod køberen.

Erstatningen efter uberettiget udlevering vil som hovedregel være godsets værdi; se dog afsnittet nedenfor om erstatning i efterkravstilfælde.

Har modtageren (endnu) ikke fået konnossementet, kan godset som regel kun fås udleveret imod en indeståelse, eventuelt en bankgaranti.

UfR 1972.849 SHD – Søtransport – Udlevering – Udleverede gods uden konnossement

Rederiet R fandtes overfor konnossementsindehaver A ansvarlig for, at det havde udleveret gods til B, uanset at denne ikke havde været i stand til at overlevere de originale konnossementer til rederiet; det kunne ikke anses for godtgjort, at A havde sanktioneret, at der skete udlevering uden konnossementer, og risikoen for, at R havde søgt at sikre ordningen ved en bankgaranti, der viste sig værdiløs, måtte helt falde på R. Udgangspunktet for beregningen af tabet måtte være varens værdi i lossehavnen, jfr. sølovens § 120, og der var ikke grundlag for en antagelse af, at varens værdi ved udleveringen havde været mindre end den pris, B skulle have betalt. A fandtes kun at have krav på erstatning vedrørende 10 af i alt 15 konnossementer, idet de 5 måtte betragtes som værende betalt af B.

4.5.2. Udleveringsansvar ved andre transportformer

Fragtbreve ved vej-, bane- og lufttransport kan ikke sidestilles med et konnossement. De særlige funktioner, som søloven giver konnossementet, er ikke gentaget i nogen af de andre transportlove. Det skyldes formentlig, at der slet ikke generelt er behov for et handelsrelateret transportdokument ved disse transportformer. I virkeligheden er søtransporten også på vej væk

4.5. Udleveringsansvar

fra det traditionelle konnossement. Transporttiderne til søs bliver stadig kortere, og undertiden når godset frem før konnossementet. Overgang til Way Bills og data freight receipts betyder, at konnossementets handelsfunktioner efterhånden vil forsvinde.

Fragebrevet er ikke noget indløsningspapir, skriver Knud Stenov i UfR 1981 B 59, hvor han understreger, at den, der på bestemmelsesstedet møder op over for fragtføreren og præsenterer sig som modtager, er berettiget til mod betaling af det beløb, hvoraf fragtføreren kan gøre udlevering afhængig, at erholde varen udleveret; fragtføreren frigøres for sin udleveringsforpligtelse ved udlevering til den, som modtager legitimerede.

Der er derfor ingen tvivl om, at fragtbreve giver en langt ringere sikkerhed i udleveringssituationen end konnossementet. I sagen UfR 1969.539 HD blev fragtføreren frifundet for en påstand om erstatning efter udlevering af en rembursending:

UfR 1969.539 HD - Luftfragt - Remburs - Udlevering uden betaling

I forbindelse med A's salg af varer til Canada, fremsendt pr. luftfragt, blev der af en bank i Canada åbnet remburs for køberen K's regning, men da fakturabeløbet oversteg bankadvisens angivelse om rembursens maksimum, nægtede banken efter K's instruks betaling. I mellemtiden var varepartiet blevet udleveret til K, der i overensstemmelse med rebursvilkårene stod som modtager i fragtbrevet, der betegnedes sig som »not negotiable Air Waybill«. Købesummen blev ikke betalt af K, der gik konkurs. A rejste erstatningskrav over for speditør S, der havde udfyldt forsendelsespapirerne og afsendt godset, idet denne efter A's mening burde have gjort A bekendt med, at varerne kunne blive udleveret direkte til K, uden at banken var forpligtet til at betale. Da S havde gjort opmærksom på uoverensstemmelsen mellem fakturabeløbet og rebursbeløbet, og da der under de foreliggende omstændigheder ikke kunne pålægges S en videregående pligt til at instruere A, blev S frifundet.

Skal man benytte et dokument til styring af godset i forbindelse med afvikling af en handelsaftale, for eksempel for at sikre sig kontant betaling før godset udleveres, ved en transport, hvor konnossement ikke udstedes, kan man instruere fragtføreren om at udstede et særligt dokument, for eksempel den internationale speditørorganisation FIATAs Forwarders Certificate of Receipt (FCR) eller Forwarders Certificate of Transport (FCT), respektive FIATA Combined Transport Bill of Lading (FBL). Dokumenterne er nærmere omtalt i bogen Speditørjura og i Speditørhåndbog.

Der er ikke tale om alternative, men supplerende dokumenter, der udstedes i tillæg til de sædvanlige transportdokumenter. Disse supplerende dokumenter har ingen funktioner i relation til den fysiske afvikling af transporten, men anvendes udelukkende ved udførelse af for eksempel en efterkravsopgave eller en rebursforretning.

4. Misligholdelse af transportaftaler

Udlevering i strid med en aftale om efterkrav uden præsentation af de nævnte dokumenter vil medføre ansvar på linie med det søretlige udleveringsansvar:

UfR 1988.557 HD - Spedition - FCR - Udlevering i strid med instruktion

Det danske eksportfirma M, der tidligere havde solgt varer til et firma S i Østrig, solgte et parti varer fob København. Som tidligere lod køberen S transporten besørge af det østrigske speditørfirma C, der havde en samlegodstrafik sammen med det tyske speditørfirma G i Hamburg mellem Tyskland og Østrig. Den tyske speditør G lod gennem et dansk speditørfirmas tyske datterselskab L i Hamburg transporten mellem København og Hamburg besørge af dettes danske moderselskab L i København. C forpligtede sig til kun at udlevere varen mod FCR-dokument, som M sendte til en bank i Østrig, og L påtog sig at overholde M's instruktioner, som bl.a. gik ud på kun at udlevere varen mod originalt FCR-dokument. Da varen var kommet til Hamburg, udleverede L efter anvisning fra G varen til en ny køber, og S viste sig ude af stand til at betale. L tilpligtedes at erstatte M dennes tab, idet M's krav ikke var gået tabt ved passivitet.

CMR-loven, baneloven og luftfartsloven indeholder alle bestemmelser om godsets udlevering. Hovedreglen er, at modtageren mod kvittering har ret til at få duplikatfragtbrevet og godset udleveret. Se CMR-lovens § 18, banelovens § 23 og luftfartslovens § 102.

Disse love forudsætter altså slet ikke, at modtageren har fået fragtbrevet på forhånd, således som det forudsættes, at modtageren har fået konnossementet på forhånd for med konnossementet i hånden at henvende sig til fragtførerens lokale repræsentant for at få godset udleveret. Ved de andre transportformer kommer fragtføreren med godset og fragtbrevet, som i typetilfældet overgives samtidig med godset.

Udleveringsansvaret ved disse transportformer kan således ikke knyttes til fragtbrevet, medmindre man ved vejtransport undtagelsesvist, skulle været gået frem efter de særlige regler i CMR-lovens § 15 om retten til at råde over godset under befordringen; efter § 15, stk. 3, kan denne ret til at råde over godset tilkomme modtageren, hvis afsenderen har anført dette i fragtbrevet. En sådan påtegning foretages for eksempel, såfremt godset er solgt under anvendelse af remburs, som udløses ved præsentation af et CMR-fragtbrev. De andre transportlove indeholder ikke hjemmel til en tilsvarende overførsel af rettigheder i forbindelse med fragtbrevet; CIM-konventionens bestemmelser om adressatens rådighedsret (CIM afsnit III) er ikke gengivet i baneloven.

Fragtføreren må kunne præstere et bevis for udlevering til rette modtager. Dette bevis vil som hovedregel været et kvitteret fragtbrev. Grosserer-Societetet udtaler i et responsum i UfR 1963.622, at der ikke har dannet sig nogen generel kutyme for danske vognmænd og fragtmænd med hensyn til

4.5. Udleveringsansvar

at kræve og få kvittering hos modtagerne for afleverede varer. Tiden må imidlertid anses for at være løbet fra denne udtalelse. I praksis lægges der vægt på kvitteringer som bevis for godsets aflevering. Kan fragtføreren ikke præstere et sådant bevis, kan det medføre ansvar:

UFR 1931.547 SHD – Banetransport – Udlevering – Fragtbrev

Et svensk firma F, der havde solgt hvede til den danske køber K, afsendte to leveringer med destination til sig selv på Tåstrup station. Stationen sørgede imidlertid ikke for ved udleveringen, der skete til K's køber, at modtage kvitterede fragtbreve, og statsbanerne dømtes derfor til at tilsvare den svenske sælger S tabet ved, at K ikke betalte. Det blev ikke tillagt betydning, at S ikke straks havde taget forbehold om erstatning.

Ved jernbane-, landevejs- og lufttransport savner fragtførere og ladningsejere den sikkerhed, som konnossementet medfører. I stedet for det konkrete bevis for berettigelsen til godset, som konnossementet frembyder, må parterne ved de ikke-maritime transportformer sætte deres lid til fragtaftalen og de rettigheder, som denne giver de involverede, herunder retten til at disponere over godset. For så vidt som disse rettigheder er beskrevet i de forskellige transportlove, burde dette ikke volde problemer; transportlovene må anses for at udstikke de formelle betingelser for udlevering af godset. Vanskeligere er det, når fragtførere må vurdere den materielle retsstilling, således som denne må fastlægges på basis af handelsaftalen efter køberetten.

I sagen UFR 1985.172 HD havde fragtføreren formentlig begået en formel fejl i forbindelse med godsets udlevering efter transportjuraens regler. Ladningsejeren kunne imidlertid ikke opnå erstatning, fordi standsningsretten efter de køberetlige regler var ophørt. Dette indebar, at der ikke kunne påvises et tab på ladningsejerens side. Fem dommere i Sø- og Handelsretten ville give ladningsejeren fuld erstatning. Højesterets fem dommere fastslog derimod, at der intet tab var:

UFR 1985.172 HD – Banetransport – Udlevering – Standsningsret ophørt

Et dansk eksportselskab B havde et løbende mellemværende med et selskab O i Belgien. O havde meddelt B, at der var indgået aftale med det belgiske speditiions- og transportfirma Z om, at transporterne skulle overdrages det danske transportfirma L via Z. Efter et telex modtaget den 28.11.1979 afsendte B et vareparti med L. Folk fra B var den 28.11. og 29.11. i Belgien for at undersøge O's økonomiske forhold og konstaterede en betydelig negativ egenkapital. Den 30.11. sendte B et telex til L om, at varen skulle oplægges hos Z og ikke måtte udleveres til O. Bemærkning herom blev optaget i fragtbrevet, men ikke i øvrigt meddelt til Z. Varen blev udleveret til O den 3.12., og den 20.12. trådte O i likvidation. B anlagde herefter sag mod L og Z med krav om erstatning. Antaget, at L og Z begge var fragtførere, og at B kunne anlægge sag mod Z her i landet. L og Z fandtes ansvarlige for tab som

4. Misligholdelse af transportaftaler

følge af den begåede fejl, men B fandtes ikke at have godtgjort et sådant tab, idet B ikke kunne antages at have været berettiget til at udøve standsningsret.

Knud Stenov gennemgår dommen i UfR 1987 B 266, idet han gør opmærksom på, at fragtføreren kan ifalde ansvar som følge af det materielle forhold mellem sælger og køber, selv om fragtføreren har forholdt sig helt korrekt i forhold til CMR-lovens regler. Jørgen Nørgaard tager til genmæle mod denne opfattelse i UfR 1987 B 319, hvor Nørgaard anfører, at hovedproblemet i sagen er, at sælgeren havde mistet sin standsningsret, fordi sælgeren vidste, at køberen stod på meget svage fødder. Se tillige Knud Stenov: Handelssælgerens detentionsret og hæveret ved fragtbrevsduplikat i UfR 1981 B 59.

Udleveringsansvar ved landevejs-, jernbane- og lufttransport må primært defineres som ansvar for udlevering til forkert modtager eller ansvar for udlevering i strid med instruktion fra den, der er berettiget til at råde over godset.

Dette udleveringsansvar har især været behandlet i jernbaneretten. Se følgende eksempler:

UfR 1968.586 HD – Banetransport – Udlevering – CAD

En maskinforhandler M afsendte med jernbane maskiner til en tysk køber, adresseret til en bank, der samtidig anmodedes om kun at udlevere dokumenterne til køberen mod betaling af en del af købesummen. Ved en fejl fra banens side blev maskinerne udleveret til køberen, der ikke betalte købesummen og nu er under konkurs. Det fandtes ikke bevist, at M efter udleveringen havde godkendt det passerede eller udvist nogen forsømmelse i henseende til at begrænse tabet, og banerne dømtes til at erstatte værdien af hele forsendelsen.

UfR 1945.1164 HD – Banetransport – Udlevering – Forkert modtager

Københavns Godsbanegård underrettede ved åbent brevkort A, der boede i en klubejlighed, om, at der var kommet en forsendelse til ham. Denne udleveredes derefter til en person, der afleverede brevkortet og kvitterede for forsendelsens modtagelse med et andet navn end A's. Antaget, at statsbanerne, jævnfør baneloven § 34, måtte erstatte A forsendelsens værdi.

UfR 1942.979 ØLD – Banetransport – Udlevering – Efterkrav

A afsendte pr. fragtbrev mod efterkrav med statsbanerne fire vognladninger gods. Da afsendelsesstationen ikke havde vægt, blev godsets vægt ikke angivet i fragtbrevet, hvor ej heller efterkravsbeløbet blev anført. Prisen pr. kilo blev dog opgivet, ligesom A's adresse blev anført i efterkravskuponen. Godset blev vejret – som A havde forventet – undervejs på en anden station. Afsendelsesstationen indførte forsendelsen i stationens bog over efterkravsforsendelser og gav fragtbrevet påtegning herom. På modtagelsesstationen blev godset udleveret uden betaling af efterkravet, og det viste sig umuligt at inddrive efterkravsbeløbet hos adressaten. Antaget at statsbanerne, der havde accepteret forsendelsen som efterkravsforsendelse, i henhold til jernbaneloven af 1940 måtte hæfte for efterkravsbeløbet.

4.5. Udleveringsansvar

UFR 1926.158 ØLD – Banetransport – Udlevering – Egen skyld

Efter at A/S Ford Motor Company's forhandler i Århus A var fratrukket og B antaget som forhandler, indleverede selskabets salgsafdeling i København, der ikke var underrettet om, at A var fratrukket, et parti stykgods til statsbanerne til afsendelse til A. Fragtbrevet blev i Århus afleveret i A's tidligere forretning, der vedblivende bar A's navn, til en hos B ansat ekspedient, der tidligere havde modtaget forsendelser til A, og af denne kvitteret i A's navn. B disponerede derefter over godset uden at yde betaling til A/S. Antaget, at der ikke påhvilede statsbanerne erstatningsansvar, da banerne ved udlevering af fragtbrevet og godset havde forholdt sig i overensstemmelse med skik og brug, og da det hovedsagelig skyldes selskabets egen fejl, at godset var blevet udleveret til B.

UFR 1919.230 HD – Banetransport – Udlevering – Forkert modtager

De danske Statsbaner, som havde udleveret nogle med banerne forsendte oste til en uberettiget person, dømtes til at erstatte afsenderen hans tilgodehavende for ostene samt hans omkostninger i en sag mod adressaten, da statsbanerne ikke havde bevist, at modtageren havde været bemyndiget af adressaten til at kvittere for ostene, og ikke kunne henvise afsenderen til først at søge erstatning hos modtageren.

Spørgsmålet er nu, om dette udleveringsansvar kan begrænses, for eksempel efter reglerne om ansvarsbegrænsning i tilfælde af bortkomst af godset. Det særetlige udleveringsansvar kan som hovedregel ikke begrænses.

Reglerne om begrænsning af ansvar knytter sig i de tre ikke-maritime love til fragtførerens ansvar for hel eller delvis bortkomst af godset, beskadigelse af dette og forsinkelse. Da anvendelse af ansvarsbegrænsning må anses for at være et alvorligt indgreb i en aftalepartners almindelige rettigheder, må ansvarsbegrænsning forudsætte udtrykkelig hjemmel. En sådan hjemmel findes ikke. Man må derfor antage, at også udleveringsansvar udenfor søretten principielt er ubegrænset.

Ved forvaring kan udleveringsansvaret beskrives som en pligt for forvareren til at opbevare oplagt gods, indtil ordregiveren frigiver dette. Forvareren spiller her en vigtig rolle som trediemand i relation til oplæggeren – typisk en sælger eller en køber – og dennes kreditorer, for eksempel banker, der har pant i godset. Se som eksempel herpå:

UFR 1931.201 ØLD – Opbevaring – Udlevering – Pant

En bank B financerede K's køb, og varerne skulle oplægges hos en speditør F for B's regning. De måtte kun udleveres efter B's ordre. Ved salg udstedte B udleveringsseddel og gav K 30 dages kredit med betalingen mod udstedelse af veksler. Da K standsede sine betalinger, viste det sig, at speditøren havde udleveret varer for 23.000 kr., inden speditøren havde modtaget udleveringsseddel fra B. Speditøren dømtes til at betale erstatning til B. Da B havde givet K kredit, blev erstatningen begrænset til 4.000 kr.

4. Misligholdelse af transportaftaler

4.5.3. COD/CAD og efterkrav

Reglerne om udleveringsansvar anvendes især ved COD – Cash on Delivery – eller CAD – Cash Against Documents – eller almindeligt vareefterkrav. COD og CAD har navnlig betydning ved søtransport; efterkravet anvendes især ved landevejs- og banetransport, hvor CMR-lovens § 34 og banelovens § 25 pålægger fragtføreren ansvar for opkrævning af efterkravsbeløbet. I henhold til disse to bestemmelser skal fragtføreren erstatte afsenderens fulde tab uden ret til ansvarsbegrænsning, hvis fragtføreren har udleveret gods i strid med en instruktion om at opkræve et efterkravsbeløb samtidig med udleveringen. Fragtføreren indtræder da i afsenderens krav imod modtageren.

Luftfartsloven indeholder ikke bestemmelser om efterkrav, og luftfartsselskaberne ønsker generelt ikke at medvirke ved indkassering af efterkrav.

Hovedproblemerne ved efterkravsforsendelser er om fragtføreren modtager rigtig betaling og i hvilket omfang ladningsejeren i givet fald kan rette sit krav mod fragtføreren.

4.5.3.1. Betalingen

Afvikling af en efterkravsforsendelse er i teorien enkel: Fragtføreren leverer godset til modtageren og får i stedet det stipulerede efterkravsbeløb, som fragtføreren derpå overgiver afsenderen. I praksis er det mere kompliceret.

Som hovedregel vil det være betænkeligt at acceptere kontante efterkrav ved for eksempel landevejstransport. Det er ikke betryggende at overlade inkassationen af betydelige beløb til chaufføren, og det er et urimeligt ansvar at lægge på chaufføren at skulle opbevare kontante beløb i sit førerhus. Checks anses ikke for at være kontant betaling. En check er en anvisning på et beløbs betaling, og modtageren kan standse en almindelig check ved kontramandering. Måske ikke i svigagtig hensigt, men måske for at påberåbe sig en mangel ved godset eller opnå en prisreduktion.

Man kunne så søge at sikre sig ved at forlange en banknoteret check eller en check, udstedt af en bank. Men det er urimeligt at forlange af chaufføren, at han skal kunne identificere en bankcheck. Mange udenlandske checks, udstedt af private eller af virksomheder, ser faktisk meget bankmæssige ud! Især hvis beløbet stemples ud med røde trykte tal ved brug af en såkaldt checkbeskytter. I nogle lande må banker slet ikke udstede bankchecks. I praksis er gods blevet udleveret mod forevisning af girokuponer, bankformularer og vekslere, som fragtføreren i god tro fejlagtigt har taget for den ægte vare.

Der opnås en højere grad af sikkerhed, såfremt transportkøberen overlader efterkravsopgaven til en lokal speditør, som kan sørge for at få efterkravsbe-

4.5. Udleveringsansvar

løbet indbetalt til sig, inden godset kommer frem, så denne lokale speditør kan sikre sig, at godset kun udleveres, såfremt beløbet er betalt. Sikkerheden forudsætter imidlertid, at denne lokale speditør er solvent! Går speditøren konkurs efter at have modtaget kontante efterkravsbeløb, må ladningsejeren anmelde sit krav i speditørens konkursbo. Checks, udstedt til ladningsejeren, kan formentlig forlanges udleveret af konkursboet. Har en afsenderspeditør som kontraherende fragtfører påtaget sig efterkravsopgaven, hæfter denne afsenderspeditør efter CMR-lovens § 4 for den pågældende, lokale speditør.

4.5.3.2. Kravet mod fragtføreren

Krav mod fragtføreren i anledning af efterkrav må forudsætte, at handelsparterne har aftalt betaling ved efterkrav inden modtagelse af varerne. Foreligger der ikke en sådan aftale, men har sælgeren måske tværtimod solgt i åben regning eller på kredit med et vist antal dages betalingsfrist, er sælgerens interesse i efterkravet ikke beskyttelsesværdig. Sælgeren har accepteret solvensrisikoen hos køberen. Modtageren kan tage imod godset uden betaling i god tro uden at misligholde handelsaftalen. Det ensidige pålæg af efterkrav er ikke et alternativ til en alvorlig samtale med køberen om betalingen: Sælgeren kan ikke lægge solvensrisikoen over på fragtføreren blot ved at give denne en udleveringsinstruktion, som er i strid med handelsaftalen.

Dommen i UfR 1985.172 HD, der er omtalt i afsnit 4.5.2., er udtryk for, at den blotte oversiddelse af en udleveringsinstruktion nok i sig selv er ansvarspådragende, men at det køberetlige fundament for erstatningskravet derpå må undersøges. I sagen UfR 1985.172 HD forlod retten midlertidigt transportaftalen for at undersøge købeaftalen, og det medførte, at man på basis af oplysningerne om købet konstaterede, at der ikke kunne dokumenteres et tab. Resulterer en tilsvarende undersøgelse i, at man må konstatere at der ikke er aftalt efterkrav, men tværtimod solgt på kredit, kan man let komme til det resultat, at der ikke foreligger et tab.

Efterkravssager kan deles i to grupper. I den ene går modtageren af godset konkurs efter modtagelsen af godset uden betaling af efterkravet. I den anden rejser modtageren af godset indsigelser mod den leverede vare. Det gøres typisk gældende, at den ikke er prøvesvarende, at kvaliteten er dårlig, eller at visse specifikationer ikke er overholdt. Modtageres fantasi i denne retning er grænseløs. Måske var det netop sådanne indsigelser, som afsenderen ville værne sig imod ved at sælge mod efterkrav. I almindelighed har køberen ikke ret til at besigtige godset inden betalingen, jævnfør købelovens § 71. Udleveringen af godset efter søtransport forudsætter præsentation af konnossement, jævnfør sølovens §§ 156 og 111.

4. Misligholdelse af transportaftaler

Har fragtføreren udleveret godset uden at få et efterkravsbeløb, mødes fragtføreren ofte på den ene side af et betalingskrav fra afsenderen og på den anden side af mangelsindsigelser fra modtageren.

Man kan spørge om fragtføreren skal betale efterkravsbeløbet straks det er konstateret, at godset er udleveret, eller om afsenderen først må søge at indkassere efterkravsbeløbet. I almindelighed har skadelidte jo pligt til at dokumentere sit tab. Kan man forlange at afsenderen starter incassosag, opnår dom og forgæves søger at gennemføre tvangsfuldbyrdelse, før kravet kan gennemføres overfor fragtføreren? Først da er tabet jo dokumenteret.

I sagen UfR 1971.427 HD søgte en speditør at formå modtageren til at betale, før kravet søgtes gennemført mod fragtføreren, og det gav anledning til en indsigelse om, at kravet nu var forpasset overfor fragtføreren:

UfR 1971.427 HD - Vejtransport - Udlevering uden betaling - Forældelse

Vognmand V, der var antaget af et speditørfirma S til at transportere varer til Tyskland, skulle i henhold til fragtaftalen, der var omfattet af CMR-loven, opkræve efterkravsbeløb hos modtageren M, men undlod dette. Efter V's hjemkomst rettede speditøren flere gange telefonisk henvendelse til M og modtog to vekslers, som imidlertid ikke kunne diskonteres. Speditøren overgav derefter kravet til incasso hos en tysk advokat, der foretog retslige skridt, men betaling kunne da ikke opnås. Speditøren og V talte om S's bestræbelser for at inddrive beløbet. V indgav derpå efter aftale med speditøren anmeldelse til sit forsikringselskab, der afviste kravet. Under en af speditøren mod V anlagt sag til betaling af efterkravsbeløbet gjorde V gældende, at speditøren ved sin handlemåde i de 3 måneder, der var forløbet fra V's hjemkomst til indgivelse af skadesanmeldelse, havde mistet sit krav mod V, men fik ikke medhold deri. Antaget af landsretten, at det var tilstrækkeligt, at pligten til opkrævning, som ikke var omtalt i det internationale fragtbrev, var pålagt V ved fragtaftalen, jfr. lovens § 34, og at kravet ikke var forældet, jfr. lovens § 41, idet forældelsesfristen måtte regnes fra 3 måneder efter fragtaftalens indgåelse, og forældelsens løb havde været standset ved fremsættelse af skriftligt krav.

I sagen UfR 1942.230 SHD, der er refereret i afsnit 4.5.1., om udlevering af gods uden præsentation af konnossement sagde Sø- og Handelsretten udtrykkeligt at erstatningskravet ikke var betinget af at afsenderen først havde forsøgt at gøre sit krav gældende mod køberen.

Erling Selvig konkluderer i Fra købsrettens og transportrettens grenseland side 73, at afsenderen som regel kan holde sig til fragtføreren uden først at have gjort sin ret gældende overfor køberen. Sælgeren kan altså, skriver Selvig, vælge hvem han vil gå på.

Selvig vil imidlertid samtidig undersøge, hvad køberen måtte antages at ville have foretaget sig. Ville køberen have betalt, hæfter fragtføreren for denne indløsningsinteresse. Kunne modtageren imidlertid slet ikke betale, hæfter fragtføreren kun for den såkaldte sikkerhedsinteresse, hvor varens

4.5. Udleveringsansvar

værdi ved selvhjælpssalg bliver udgangspunktet for beregningen af sælgerens krav. Selvig sonderer mellem tilfælde, hvor køberen uberettiget har fået varen, eventuelt har tiltvunget sig besigtigelse, og herefter afviser denne, så sælgeren kan foretage nyt salg, og tilfælde, hvor køberen forlanger et prisafslag på grund af mangler efter modtagelse af godset.

Gennemførelse af Selvigs synspunkter kan – som Selvig selv påpeger – medføre en række bevisproblemer.

Uberettiget udlevering af godset medfører, at sælgeren mister den sikkerhedsret, der var forbundet med besiddelsen af godset, og den indløsningsinteresse, som køberen må antages at have i kraft af handelsaftalen. Samtidig forrykkes forholdet mellem parterne. Hvis køberen havde betalt og derefter havde konstateret mangler, havde køberen risikoen for et opgør med sælgeren »på udebane«: Køberen måtte anlægge sag mod sælgeren i dennes hjemland. Nu kan køberen læne sig tilbage og gøre mangelsindsigelser gældende. Skal disse indsigelser efterprøves, bliver det et opgør på køberens hjemmebane. Har fragtføreren betalt erstatning til sælgeren, og dermed er indtrådt i sælgerens krav mod køberen, er det fragtføreren, der må tage opgøret med køberen, men det er urimeligt, at fragtføreren skal involveres i det køberetlige opgør mellem handelsaftalens parter. Fragtføreren har ingen chance for at imødegå køberens mangelsindsigelser.

Det er disse synspunkter, som i sin tid førte til reglen om købers fortabelse af indsigelser fra forholdet til kommittenten ved opgør med en kommissionær, jævnfør kommissionslovens § 64, stk. 1, 2. punktum, hvorefter krav, som trediemand har mod kommittenten, ikke kan bringes i modregning over for kommissionæren, medmindre det godtgøres, at kommissionæren ikke lider nogen skade ved den pågældende modregning. Fragtføreren er i høj grad i fare for at lide skade, såfremt disse indsigelser kan fremføres mod betalingspligten. Det er derfor nærliggende at anvende denne regel analogt.

I konkurstilfælde må erstatningen gøres op som sikkerhedsinteressen, svarende til godsets almindelige værdi på modtagelsespladsen, således som denne værdi kan gøres op for eksempel af en varemægler eller havariexpert.

Er der tale om manglende betaling på grund af indsigelser mod det leverede, bør fragtførerens betaling af erstatning – her svarende til købesummen – udtrykkelig være betinget af dels at sælgeren yder fragtføreren al mulig bistand ved gennemførelsen af kravet imod køberen, herunder især kvalificeret bistand i forbindelse med mangelsindsigelser, dels af at erstatningen eller en del af den skal betales tilbage, såfremt det måtte være umuligt for fragtføreren at gennemføre sit krav imod køberen på grund af forhold, der kan henføres til sælgeren. Denne løsning accepterer, at fragtføreren skal betale erstatning uden at sælgeren skal dokumentere sit tab ved

4. Misligholdelse af transportaftaler

retsfølgning mod køberen, og den pålægger sælgeren samme procesrisiko som sælgeren ville have under retssag, anlagt af køberen. Den må derfor anses for at være et udtryk for en afbalanceret risikofordeling.

4.5.3.3. Efterkravslignende forhold

Der er en tendens til at anvende reglerne om udleveringsansvar, herunder reglerne om ansvar for udlevering uden indkassering af efterkrav analogt på tilfælde, hvor udleveringen af godset er blevet betinget af andre forhold end kontant betaling. Det kan for eksempel være præsentation af et transportdokument på samme måde som et rederi vil betinge udlevering af godset af præsentation af konnossement.

Se følgende eksempel herpå:

UfR 1990.240 HD - Vejtransport - CMR-lovens § 34 - Forholdet mellem kontraherende og udførende fragtfører

I marts 1984 skulle T sørge for transport af et parti kød, som N havde solgt til et firma i frihandelsområdet Ceuta i Spansk Marokko. T lod transporten udføre af vognmand V. Ifølge mundtlig aftale mellem N og T skulle chaufføren ved ankomsten til Ceuta inden aflæsning af varen aflevere en kuvert i en nærmere angivet bank. Denne fremgangsmåde blev ikke fulgt, og fakturabeløbet blev ikke afregnet til N. T's forpligtelse ifølge »kuvertaftalen«, der måtte anses som et led i fragtaftalen, var omfattet af CMR-lovens § 34 eller grundsætningen heri, og T var derfor ansvarlig for den af chaufføren begåede fejl. I forholdet mellem T og V fandtes risikoen for den skete skade under de faktiske omstændigheder, der blev lagt til grund, endeligt at burde bæres af T. (Dissens af to dommere)

Selv om man således kan opnå en udlevering mod dokumenter, som meget ligner sørettens konnossementssystem, må det erindres at sikkerheden i forbindelse med sådanne aftalers afvikling ikke er så stor som ved brug af den etablerede søretlige praksis, slet ikke såfremt afviklingen af arrangementet skal forestås af en eksportchauffør, som ofte vil savne de sproglige og faglige forudsætninger for at medvirke ved en dokumenttransaktion.

4.6. Bortkomst og misbrug af dokumenter

Enhver international godstransport forudsætter et stort antal dokumenter, som hver for sig kan være afgørende for et heldigt transportforløb. Se som eksempel herpå en sag om påkørsel af en bro efter at en speditør havde glemt at give en vognmand en transporttilladelse:

4.6. Bortkomst og misbrug af dokumenter

UFR 1981.517 SHD - Vejtransport - Tilladelse - Tvangsrute

Transportfirmaet T traf aftale med vognmand V om udførelse af en transport af en ladning krandele til Frankrig. Da V's vogn tog med godset var på vej mod København ad Hillerødmotorvejen, påkørtes en bro, og en del af godset blev beskadiget. Uheldet skyldtes, at læssets højde oversteg afstanden fra kørebanen til broens underkant. T havde indhentet transporttilladelse for overhøjde, men tilladelsen var ikke tilsendt V. Under sag anlagt mod V af T's forsikringselskab, der har betalt erstatning til vareejer, fandtes V ansvarlig, bl.a. burde V's chauffør have været klar over, at læsset var så højt, at der var anledning til at få det målt. V pålagdes alene ansvar for 2/3 af skaden, idet det måtte anses for en ikke ubetydelig fejl, der havde medvirket til uheldet, at T glemte at fremsende transporttilladelsen, hvorigennem V ville være underrettet om den foreskrevne rute.

Også efter gennemførelsen af det indre marked i EF vil der skulle bruges dokumenter til styring af transporterne. Det er muligt at elektronisk dataoverføring - EDI - efterhånden vil overtage papirets funktion som databærer, men det betyder ikke at der ikke bliver brug for regler om ansvar for datas rigtighed og afgivelse. Tværtimod kræver den kommende, papirløse dataudveksling klare og skarpe regler om databehandlingen.

Dokumenter og elektronisk overførte data kan misbruges, og de kan bortkomme. De typiske problemer i så henseende er for det første beviset for at dokumenterne eller data var til stede og for det andet opgørelsen af et tab.

CMR-lovens § 14 gør fragtføreren ansvarlig for bortkomst og misbrug af de dokumenter, som ifølge fragtbrevet var stillet til hans rådighed. CMR-betænkningen siger herom, at »det er efter konventionens på dette punkt dobbelttydige tekst uklart, om dette særlige ansvar også omfatter tab eller misbrug af dokumenter, der ikke er medfulgt fragtbrevet, men overgivet fragtføreren særskilt uden at være nævnt i fragtbrevet. De nordiske CMR-udvalg har ved udarbejdelsen af lovudkastene ment at måtte besvare dette benægtende. Afsenderen har, hvis dokumenterne ikke er nævnt i fragtbrevet, bevisbyrden for, at de er overgivet til fragtføreren. § 8, stk. 1, litra g, giver udtrykkelig anvisning på at optage en fortegnelse over medfølgende dokumenter i fragtbrevet, og for at undgå tvivlsomme bevis- og ansvarsspørgsmål bør afsenderen benytte sig af denne adgang.«

Ved bortkomst og misbrug af dokumenter ved landevejstransport er ansvaret begrænset til det beløb, der skulle have været betalt, såfremt godset var gået tabt, jævnfør CMR-lovens § 14, stk. 3 in fine. Der henvises hermed til ansvarsbegrænsningsreglerne i CMR-lovens § 29. Ved anvendelse af reglen ganges sendingens bruttovægt med 8,33 SDR, hvorefter der omregnes til kroner efter valutakursen.

Reglen i CMR-lovens § 14 er nu overført til NSAB § 25, litra c.

4. Misligholdelse af transportaftaler

Begrænsningsreglen får naturligvis kun betydning, såfremt den efter vægt beregnede erstatning er mindre end det tab, man ellers ville kunne opgøre. Under sagen UfR 1986.16 HD, hvor erstatningen lå inden for begrænsningsbeløbet, ville Sø- og Handelsretten begrænse erstatningen til det halve af det konstaterede tab, fordi *dette* tab blev anset for at være upåregneligt. Højesteret var uenig heri og pålagde fragtføreren at betale fuld erstatning.

UfR 1986.16 HD - Spedition - Erstatning - Tab påregneligt

En speditør havde som fragtfører gennem flere år bistået en eksportør E med transport af fetaost fra Danmark til Iran. Under en transport bortkom en såkaldt forudfastsættelsesattest, udstedt af Direktoratet for Markedsordningerne. Bortkomsten medførte et tab på cirka 100.000 kr. Da speditøren burde have været bekendt med de for sådanne attester gældende regler, ansås tabet ikke for upåregneligt, og der fandtes ikke grundlag for, at eksportøren skulle bære nogen del af tabet.

Hverken luftfartsloven eller baneloven indeholder tilsvarende bestemmelser om ansvar for misbrug og tab af dokumenter. Det må imidlertid antages at der også uden den positive hjemmel gælder et tilsvarende ansvar ved luft- og banefragt. Det kan være tvivlsomt, om der gælder en ansvarsbegrænsning, fordi en sådan synes at måtte forudsætte en udtrykkelig bestemmelse i lovgivningen.

KAPITEL 5

Transportskader

Ved modtagelse af godset påtager fragtføreren sig en forpligtelse til at levere godset på den foreskrevne bestemmelsesplads i samme stand, hvori det er modtaget, inden for den aftalte eller sædvanlige transporttid. Sker der skade på godset, medens det er i fragtførerens varetægt, eller bliver godset forsinket, opstår spørgsmålet om fragtførerens ansvar for godset.

Det vigtigste enkeltområde i transportjuraen – set fra den typiske eksportør eller importørs synsvinkel – er ansvaret for skade og helt eller delvist tab af gods under transport.

Det er et udgangspunkt for behandlingen af spørgsmålet om ansvar for transportskader i denne bog at internationale godstransporter altid vil være forbundet med en vis risiko. Denne risiko står tit i forbindelse med håndtering af godset, ofte i flere led under befordringen. Mange skader er laste- og stuveskader, som opstår, fordi godset ikke er placeret tilstrækkeligt sikkert i for eksempel en container, et veksellad eller en trailer. I mange andre tilfælde sker skaden på en terminal før eller efter transport.

Udefra kommende begivenheder kan beskadige eller ødelægge godset. En hård storm på Nordsøen kan rive trailerens presenning i stykker, hvis traileren står på færgets vejrdæk, og kraftig troperegn kan give vandskader i Fjernøsten.

Der er mange skademuligheder.

Ladningsejeren kan søge at begrænse disse risici mest muligt gennem for eksempel hensigtsmæssig emballage, omhyggelig lastning i container og et fornuftigt valg af transportmiddel og transportvej. Der kan træffes mange andre foranstaltninger til afværgelse af skade end de her nævnte. Det er imidlertid i praksis umuligt at eliminere alle risici.

Ladningsejeren kan naturligvis også dække sin risiko ind ved at tegne en vareforsikring. Der er et stort marked for disse forsikringer, og præmierne er som regel rimelige i forhold til risikoen. For et forholdsvis lille beløb kan ladningsejeren sikre sine varer under transporten, i hvert fald mod fysiske skader. Alligevel er det kun en mindre del af dansk import og eksport, der er forsikret.

5. *Transportskader*

Forsinkelsesrisikoen og risikoen for købers solvens kan ikke dækkes gennem vareforsikring, for disse risikoområder ligger udenfor de almindelige policers dækning. Risikoen for forsinkelse kan slet ikke forsikres ved vareforsikring – men er som regel omfattet af fragtførerens ansvarsforsikring – og solvensrisikoen må dækkes gennem eksportkredit eller debitorforsikring. Opkrævning af efterkrav er ikke omfattet af vareforsikringen, men – bortset fra visse CMR-forsikringer – af fragtførerens ansvarsforsikring.

For fragtføreren er det egentlig underordnet, om ladningsejeren har forsikret godset. Sker der en skade under transporten og er godset forsikret, betaler forsikringsselskabet erstatningen til ladningsejeren, hvorefter forsikringsselskabet, der nu er indtrådt i ladningsejeren krav imod fragtføreren, udøver regres imod fragtføreren. Det sker i kraft af en såkaldt subrogationserklæring, hvorved ladningsejeren overdrager sin fordring på fragtføreren til forsikringsselskabet. I typetilfældet er det herefter vareforsikringsselskabet og ansvarsforsikringsselskabet, der så drøfter hvorledes skadessagen skal afsluttes. Forsikringsselskaberne havde før i tiden en såkaldt regresaftale, hvorefter man ikke regressede mellem vare- og ansvarsforsikringerne for beløb under en vis grænse. Denne regresaftale er bortfaldet, og i praksis udøves der meget ofte regres.

Udtrykket skade kan enten forstås i forsikringsteknisk forstand som en hvilken som helst skade, der volder ladningsinteressens et økonomisk tab, eller som det snævrere beskadigelse som en egentlig, fysisk beskadigelse. Er beskadigelsen fuldstændig, kan det være naturligt at anvende udtrykket tab af godset; tabet kan dog også forstås som hel eller delvis bortkomst af godset; den delvise bortkomst kaldes ofte manko.

I dette afsnit om fragtføreransvar anvendes udtrykket skade i den brede betydning, uanset om der er tale om en fuldstændig eller delvis beskadigelse, respektive helt eller delvist tab af godset.

Hermed er der naturligvis ikke gjort endeligt op med de skader, som fragtføreren kan tilføje ladningsinteressens. Et katalog over skademuligheder kan gøres så lang som fantasien rækker. Der er for eksempel mulighed for tab på grund af bortkomst eller misbrug af dokumenter, og der opstår jævnligt krav på grund af tab ved forsinkelse, ligesom der kan opstå et såkaldt udleveringsansvar. Disse forhold omfattes også af fragtførerens ansvar, men da det kan være hensigtsmæssigt af systematiske grunde at udskille disse skadetilfælde, der er af kontraktmæssig karakter, fra de egentlige varetægts- og behandlingsskader af fysisk art, henvises der herom til kapitel 4 om misligholdelse. Dette kapitel behandler således som hovedregel de egentlige transportskader.

5.1. Fra culpa til objektivt ansvar

5.1. Fra culpa til objektivt ansvar

Ved fastlæggelse af ansvarsbestemmelser er der flere muligheder: Der kan være tale om et forholdsvist mildt ansvar som culpaansvaret eller om et strengt ansvar som objektivt ansvar. En mellemform er culpaansvaret med omvendt bevisbyrde. Transportjuraen anvender hele dette register ved fastlæggelsen af ansvarsregler.

I almindelighed er en skadevolder kun erstatningspligtig, hvis skadelidte kan dokumentere skyld på skadevolders side; dansk rets almindelige erstatningsregel bygger på en såkaldt culparegel (culpa = skyld, latin), hvor skadevolders subjektive forhold er afgørende.

Fragtførerens forpligtelser efter fragtaftalen kan beskrives som en befordringspligt og en pligt til at drage omsorg for godset, så det kan leveres intakt på bestemmelsesstedet. Forsømmes en af disse pligter, kan det ofte medføre et ansvar.

Anvendelsen af ord som »pligter« og »forsømmelse« antyder, at ansvaret forudsætter tilsidesættelse af disse pligter, eventuelt i forbindelse med fejl og undladelser. Der lægges altså op til et ansvar på individuel, subjektiv basis.

Dette har da også været udgangspunktet i dansk transportjura, hvor man i mange år har arbejdet med culpareglen.

Et eksempel på en ren culparegel er NSAB § 23:

Speditøren er ansvarlig for skade som følge af at speditøren ikke har udvist tilbørlig omhu ved ordrens udførelse.

Opgaven for domstolene bliver da at bedømme, om der i en given situation er udvist tilbørlig omhu. Der er tale om en såkaldt retlig standard, som må fortolkes konkret i den givne sag.

Culpaansvaret kan ikke uden videre affærdiges som et mildt ansvar. Der har i den sidste snes år været en stærk tendens i dansk erstatningsret til at bedømme de såkaldte fagfejl hårdt. Det er en tendens, der kan spores i mange lande. Det generelle synspunkt er, at den, der udbyder sine tjenester som en professionel på markedet, på forhånd må tilsikre sine kunder en fagligt forsvarlig præstation. Det indebærer, at tolerancen overfor fejl og forsømmelser bliver meget snæver; en afvigelse fra branchens norm med et kritisabelt resultat til følge vil ofte i sig selv blive betragtet som ansvarspådragende. Udviklingen på dette område har i disse år ført til certificering af virksomhedernes kvalitetskontrol efter en international, anerkendt standard, ISO 9000.

5. *Transportskader*

I transportjuraen har man på vej- og baneområdet forladt det trods alt forholdsvis milde culpaansvar til fordel for et skærpet ansvar, hvor der ikke tages hensyn til det subjektive forhold, men hvor man objektivt konstaterer, at fragtføreren er ansvarlig for skade på godset under transporten. En tilsvarende skærpelse er på vej på sø- og lufttransportområderne med de nye Hamborg-regler og den nye luftbefordringslov.

Transportjuraens fire enkeltområder kan inddeles i to kategorier. Den ene indeholder søretten og luftretten. Den anden baneretten og vejretten. I den første kategori hviler ansvarsreglerne på et oprindeligt culpaansvar med omvendt bevisbyrde. I den anden er der tale om et ansvar uden skyld eller – med en traditionel juridisk betegnelse – et objektivt ansvar.

Når Hamborg-reglerne og den nye luftfartslov til sin tid er blevet gennemført, vil man formentlig kunne flytte sø- og luftretten over i kategorien med vej- og baneret, fordi de nye ansvarsregler følger modellen fra CMR- og CIM-konventionerne. Det nuværende ansvarssystem i sø- og luftretten vil således blive helt ændret.

I den endnu ikke ikraftsatte luftbefordringslov af 1987 (lov nr. 117 af 11. marts 1987) indeholder den nye § 108 en ansvarsregel, som svarer til den nuværende § 107, men den generelle ansvarsfrihedsregel i § 109 er afløst af en opstilling af fire specielle ansvarsfrihedsgrunde, herunder godsets egen beskaffenhed, mangelfuld emballage, krigshandlinger og udøvelse af offentlig myndighed.

I industriministeriets sølovsudvalgs udkast til den nye sølov er det nuværende befragtningskapitel afløst af to godsbeholdningskapitler, nemlig 13. kapitel om stykgodstransport og 14. kapitel om befragtning af gods. I kapitlet om stykgodstransport medfører en gengivelse af Hamborg-reglernes ansvarskoncept i en ny § 275 om ansvar for ladningsskader, at fragtføreren bliver ansvarlig for tab, såfremt den hændelse, som forårsagede tabet eller skaden, fandt sted, medens godset var i fragtførerens varetægt. Fragtføreren er dog fritaget for ansvar, hvis fragtføreren godtgør, at hverken fragtføreren eller nogen, fragtføreren hæfter for, har udvist fejl eller forsømmelser, men har gjort alt, hvad der med rimelighed kunne kræves for at undgå hændelsen og dens følger.

Oplistningen i den nuværende sølov, der har rod i Haag-reglerne, af en række specielle ansvarsfrihedsgrunde, er således opgivet.

5.1.1. Culpa og omvendt bevisbyrde: Søtransport og luftfragt

Culpareglen kan skærpes, når den kombineres med en regel om omvendt bevisbyrde, hvorefter det er fragtføreren, der skal bevise, at hverken

5.1. *Fra culpa til objektivt ansvar*

fragtføreren eller dennes folk havde forårsaget skaden. Det er denne teknik, som anvendes både i søloven og i luftfartsloven.

Udgangspunktet er begge steder – sølovens § 118 og luftfartslovens §§ 107 og 109 – at fragtføreren er ansvarlig for tab som følge af at godset bliver beskadiget eller går tabt eller bliver forsinket, medens det er i fragtførerens varetægt, medmindre fragtføreren godtgør, at fragtførerens fejl eller forsømmelser ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

Medens det således er skadelidte, der skal føre beviset for skadevolders ansvar ved anvendelse af culpa-reglen, er det her den formodede skadevolder, der har bevisbyrden.

Ved bedømmelse af dette ansvar bliver det naturligvis afgørende at undersøge, om man i praksis stiller store eller små krav til fragtførerens bevis i relation til sølovens § 118 og luftfartslovens §§ 107 og 109. Ville man stille meget store krav, kunne det medføre, at det traditionelle culpaansvar, der hviler på udvist skyld, forvandlede til det strengere, objektive ansvar, hvor der ikke længere tages hensyn til fragtførerens subjektive forhold. Forskellen mellem et meget strengt culpaansvar med omvendt bevisbyrde og det objektive ansvar er meget lille!

Det kan straks konstateres, at den omvendte bevisbyrde i sig selv medvirker til at gøre ansvaret strengt. Udgangspunktet for fragtføreren er i praksis en kamp op ad bakke; en forsømmelse i forbindelse med en transport kan være ødelæggende for fragtførerens exculpationsbevis. De vidtgående regler om fragtførerens hæftelse dels for andre fragtførere, bl.a. efter sølovens § 123 og luftfartslovens § 119, dels for medhjælpere af forskellig art, gør den omvendte bevisbyrde særlig tung, fordi det kan være vanskeligt for fragtføreren at skaffe sig pålidelige oplysninger, som også en domstol vil fæste lid til, om det faktisk passerede. De fleste fragtførere vil formentlig være parat til at underkaste sig en omvendt bevisbyrde for transportforløb, som de selv tilrettelægger og kontrollerer; det er en helt anden sag at skulle føre bevis i forbindelse med begivenheder uden for eget regi, hvor fragtføreren har overladt en opgave til en anden fragtfører eller medhjælper, for hvilken fragtføreren hæfter, men over hvis handlinger og undladelser fragtføreren har ingen eller ringe kontrol.

Fragtførerens bevis skal dokumentere, at der slet ikke foreligger ansvar efter den almindelige ansvarsbestemmelse i sølovens § 118, respektive luftfartslovens § 107 eller 108, som stort set svarer til hinanden, selvom man nok ud fra en ren sproglig fortolkning kan være tilbøjelig til at anse luftfartslovens formulering for at være den mest vidtgående.

5. Transportskader

Sølovens § 118, stk. 1:

Bortfragteren er ansvarlig for tab som følge af, at godset bliver beskadiget eller går tabt eller bliver forsinket, medens det er i hans varetægt om bord eller i land, medmindre han godtgør, at fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for, ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

Luftfartslovens § 107, stk. 1:

Bliver ... gods beskadiget eller går det tabt som følge af en begivenhed, der er indtruffet inden for den tid, det er i beforderens varetægt, enten på flyveplads eller om bord i luftfartøj eller på et hvilket som helst andet sted, når landing sker uden for flyveplads, er beforderen ansvarlig herfor.

Luftfartslovens § 109:

Beforderen er fri for ansvar, såfremt han beviser, at han selv og hans folk har taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem.

Forsinkelsesansvaret ved luftfragt findes i luftfartslovens § 108. Efter § 110 kan erstatningen nedsættes eller helt bortfalde ved ladingsejerens egen skyld.

Lykkes det ikke at føre dette bevis ved søtransport, må fragtføreren gennemgå kataloget over specielle ansvarsfrihedsgrunde i sølovens § 118, stk. 2, som punkt for punkt svarer til Haag-reglernes tilsvarende opstilling (se konnossementslovens § 4, stk. 2), bortset fra Haag-reglernes opsamlingsbestemmelse i § 4, stk. 2, litra q.

Kataloget frembyder følgende valgmuligheder:

- A. Fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet udvist af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste.
- B. Brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv.
- C. Farer og ulykker, der er særlige for søfarten.
- D. Naturkatastrofer.
- E. Krigshandlinger.
- F. Sørøveri eller andre samfundsfjendtlige handlinger.
- G. Beslaglæggelse eller anden indgriben af regenter, magthavere eller folk såvel som retslig beslaglæggelse.
- H. Karantænehindringer.

5.1. Fra culpa til objektivt ansvar

- I. Handling eller undladelse af afladeren eller godsets ejer, hans agent eller repræsentant.
- J. Strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet, uanset dens årsag og omfang.
- K. Oprør eller borgelige uroligheder.
- L. Redning af menneskeliv eller bjærgning af skib eller gods eller forsøg herpå.
- M. Godsets skjulte fejl, dets særlige beskaffenhed eller dets egenartede mangler.
- N. Utilstrækkelig indpakning.
- O. Utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning.
- P. Skjulte fejl ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu.

Accepterer man, at sølovens ansvarsregler hviler på en culpanorm, må man også erkende, at de fleste af katalogets poster er overflødige. Dette gælder i hvert fald posterne D – P, som hver for sig også uden den udtrykkelige hjemmel ville give ansvarsfrihed, fordi der er tale om udefra kommende begivenheder, som fragtføreren ikke har kontrol over.

I afsnit 5.2. systematiseres disse ansvarsfrihedsgrunde sammen med de tilsvarende ansvarsfrihedsgrunde ved jernbane- og landevejstransport.

Anvendelsen af den omvendte bevisbyrde kan illustreres af de følgende domme:

UfR 1983.289 SHD - Luftfragt - Luftfartslovens §§ 107 og 109 - Gods forsvundet på terminal

En kasse med en filmprocessor, der skulle sendes med fly fra København til Cairo, blev med luftfragtbrev, udfærdiget af speditør S som agent for flyselskabet F, indleveret til Københavns Luftgodsstation A/S og der anbragt på det område, som denne disponerede over. Herfra skulle godset af SAS's rampetjeneste bringes til det fly, hvormed transporten skulle ske, men godset blev ikke bragt til dette fly, og en foretagen eftersøgning af godset endte resultatløs. F's ansvar for den skete skade måtte bedømmes efter luftfartsloven, idet godset var modtaget på F's vegne til luftbefordring og måtte betragtes som værende i F's varetægt. Herefter, og da det ikke kunne anses for bevist, at der af dem, der optrådte på F's vegne, havde været taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke havde været muligt for dem, var F ansvarlig for skaden, jfr. luftfartslovens §§ 107 sammenholdt med § 109.

UfR 1982.969 SHD - Luftfragt - Luftfartslovens §§ 108, 109 og 112 - Bevisbyrde

Transportfirmaet A rejste for fire importører af tropisk erstatningskrav over for lufttransportsselskabet B i anledning af, at hovedparten af en sending tropisk, som af B transporteredes med fly fra Singapore til A på importørens vegne, ved ankomsten til Danmark var døde. Det måtte lægges til grund, at skaden skyldtes, at

5. Transportskader

tropefiskene havde været udsat for en for lav temperatur, og at skaden var sket, medens godset var i B's varetægt. Det kunne ikke anses for godtgjort, at der af B eller B's folk havde været taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke havde været muligt for dem. B var derfor ikke ansvarlig efter luftfartslovens § 109, men ansvarlig efter § 108, og da det forhold, at skaden skyldtes for lav temperatur, ikke kunne henføres under § 112, stk. 2, hvorefter der kan tages forbehold for tab eller beskadigelser, der hidrører fra godsets egen beskafenhed eller fejl ved godset, blev B kendt erstatningsansvarlig.

Undertiden kan man ligefrem læse lovenes ansvarsformuleringer ud af dommene. Se som eksempel på konsekvent anvendelse af en culpapregel med omvendt bevisbyrde:

UfR 1947.981 HD - Søtransport - Konnossementsloven § 4, stk. 2, q - Skade ved overstuvning

Under forsendelsen med dampskibsselskabet D's damper led nogle fustager zinkplader, der var emballeret på sædvanemæssig måde, skade, idet en del af fustagerne var blevet mere eller mindre sammentrykkede, forårsaget ved, at der oven på fustagerne blev stuvet tunge ting. Da det ikke fandtes tilstrækkeligt godtgjort af D, at skaden ikke skyldtes fejl eller forsømmelse fra skibets side, jfr. konnossementsloven § 4, stk. 2, litra q, pålagdes det D at tilsvare erstatning for skaden.

I denne sag havde rederiet opfyldt sin oplysningspligt om årsagen til skaden og dermed ført beviset:

UfR 1962.245 SHD - Søtransport - Sølovens § 118 - Dækslast

Efter det oplyste gik en dækslast koks overbord, fordi en bagbords bøjle knækkede. Idet lasten havde været forsvarligt anbragt og surret, og grunden til knækningen var materialetræthed, fandtes rederiet ikke ansvarlig.

Det afgørende for fragtførerne er altså at bevise, at der har foreligget nogle helt konkrete årsager til skaden udenfor fragtførerens ansvarsområde. Der stilles krav til dokumentationen for sådanne forhold, og præsterer fragtføreren ikke dette bevis, må man i praksis forvente domfældelse.

5.1.2. Objektivt ansvar: Vej- og banetransport

Det er vanskeligt generelt at sætte ansvarsreglerne i baneloven og CMR-loven i forhold til almindelig, dansk erstatningsret. Begge regelsæt er et resultat af internationale forhandlinger. Flere forskellige retssystemer har fundet udtryk i det endelige resultat.

Både CMR og CIM må derfor betegnes som enkeltstående ansvarssystemer uden direkte forbindelse med traditionel dansk jura.

CMR og CIMs ansvarssystemer kan beskrives som for det første en hovedregel om ansvar for fragtføreren for skade under transporten (helt eller

5.1. Fra culpa til objektivt ansvar

delvist tab, beskadigelse, og forsinkelse) af objektiv karakter og for det andet en række undtagelser af generel og speciel karakter.

Hovedreglerne findes i CMR-lovens § 24, stk. 1, og CIM art. 36 § 1, jævnfør banelovens § 30, stk 1, der ligner hinanden til forveksling:

CIM art. 36 § 1 og banelovens § 30, stk. 1:

»Jernbanen er ansvarlig for skade, der opstår ved helt eller delvist tab af godset eller ved beskadigelse af dette i tidsrummet fra dets modtagelse til befording og indtil udleveringen såvel som for skade, der opstår som følge af overskridelse af leveringsfristen.«

CMR-lovens § 24, stk. 1:

»Fragtføreren er ansvarlig for bortkomst og beskadigelse af godset, som indtræffer i tiden fra overtagelsen indtil afleveringen, og for forsinket aflevering«.

Når disse to ansvarsbestemmelser i denne bog rubriceres som udtryk for objektivt ansvar, skyldes det, at de netop citerede hovedbestemmelser om ansvar ikke tager hensyn til fragtførernes individuelle, subjektive forhold, således som søloven og luftfartslovens hovedregler om ansvar gør det.

Det objektive ansvar er et modstykke til culpereglen, fordi erstatningspligten indtræder uden hensyntagen til det individuelle forhold, så fragtføreren i princippet kan ifalde ansvar uden skyld. Det er netop dette udtryk, der anvendes i Betænkning nr. 858/19878 om indenlandsk fragtaftalelov side 9 i en karakteristik af CMR-lovens ansvarssystem.

I praksis anvendes lovene om transport ad jernbane og ad landevej dog også som love med omvendt bevisbyrde, specielt når det drejer sig om konstatering af de generelle og specielle ansvarsfrihedsgrunde i jernbanelovens § 30, stk. 3, og CMR-lovens §§ 24, stk. 2, og 25, stk. 1, fordi det er fragtføreren, der skal bevise, at de generelle og specielle ansvarsfrihedsgrunde foreligger i en given sag. Kan fragtføreren ikke løfte denne bevisbyrde, slår hovedreglen om ansvar igennem. Se som eksempel på anvendelse af den omvendte bevisbyrde i denne henseende resultatet i en dom, hvor retten måtte hele vejen gennem det meste af CMR-lovens § 24, før retten nåede frem til domfældelse:

UfR 1989.820 HD - Vejtransport - CMR-lovens § 24 - Ansvar for tab af olie under tømning fra tankvogn

Under lastning af olie fra en tankbil på et værft i Sverige påkørtes slangen af en høj kranvogn, og en del olie spildtes. Antaget, at uheldet kunne være undgået ved at føre slangen fra tankvognen under kransporet gennem en af de dertil indrettede kanaler. Ikke grundlag for at fastslå, at anvisning herom burde være givet af nogen

5. Transportskader

for det ladningsmodtagende skib ansvarlig. Da fragtføreren ikke havde godtgjort, at skaden skyldtes fejl eller forsømmelse fra ladningsejerens side, anvisninger fra denne eller forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, blev fragtføreren herefter anset for ansvarlig for skaden.

Efter søretligt forbillede er hovedreglerne om ansvar suppleret med nogle generelle og nogle specielle ansvarsfrihedsgrunde. Den vigtigste generelle ansvarsfrihedsgrund er på disse områder force majeure.

Under sagen UfR 1979.191 VLD kunne fragtføreren føre et bevis for, at ladningen havde været plomberet fra læsning til losning:

UfR 1979.191 VLD – Vejtransport – CMR-lovens § 24, stk. 1 – Ansvar for bortkomst uanset ubrudt plombe

Vognmand V's chauffør, der i en lukket kølevogn havde transporteret et parti rejer fra Frankrig til Sverige, forklarede under en retssag om erstatning i anledning af bortkomst af en del af godset bl.a., at kølevognen efter læsningen var blevet plomberet hos afsenderen, og at plomberne havde været ubrudte ved ankomsten til modtageren 4 dage senere. Ansvar for bortkomsten fandtes efter § 24, stk. 1, i CMR-loven at måtte påhvile V. Chaufføren havde ikke ved overtagelsen af godset foretaget sådan undersøgelse som omhandlet i lovens § 10 eller taget sådant forbehold i fragtbrevet som omhandlet i lovens § 11. V havde ikke godtgjort, at bortkomsten ikke var indtrådt i tiden fra overtagelsen til afleveringen. Da V ikke alene ved chaufførens forklaring om vognens plombering og transportens udførelse fandtes at have ført sådant bevis, ansås V ansvarlig.

Læses dommen alene som en dom om manko efter en transport, kan den kun opfattes som et udtryk for et meget strengt, objektivi ansvar. Retten tilsidesætter fragtførerens to eneste muligheder for exculpationsbeviset: Chaufførens forklaring og plomberingen af vognen. Især det sidste er et drastisk skridt: Plomben blev formentlig sat på bilen af toldvæsenet, og den burde derfor tages som et udtryk for at der i hvert fald ikke var pillet ved lasten fra plombens placering til dens aftagning, antagelig igen ved toldvæsenets foranstaltning. Sandheden er imidlertid nok at godset aldrig var kommet om bord i lastbilen, og det er formentlig dette forhold, som landsretten peger på i sin henvisning til CMR-lovens regler om fragtførerens undersøgelsespligt og muligheden for at tage forbehold ved lastningen for kolliantal. Dommen er nok primært skrevet ud fra et hensyn til tilliden til transportdokumenters indhold.

Her spiller flere regler sammen: Transportjuraens særlige dokumentsystem, der som hovedregel giver fragtbreve og konnossementer beviskraft, anvendes til at skabe en formodning for at et bestemt kolliantal er modtaget i god stand; denne formodning kan fragtføreren slå i stykker ved at tage et forbehold. Har fragtføreren ikke gjort det, og kan fragtføreren ikke føre enten

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

et bevis for det antal kolli, som fragtføreren mener at have overtaget til transport, eller mod det antal, som transportkøberen påstår er overtaget, er der betydelig risiko for at ansvar må anses for at foreligge. Det forudsættes at parterne behørigt har udstedt fragtbrev, og at det er underskrevet af parterne. I praksis kommer de særligt vanskelige problemer naturligvis først frem, når disse forudsætninger ikke er til stede.

Den juridiske teknik ved anvendelse af kvitteringssystemet kan illustreres af dommen i UfR 1988.274 SHD:

UfR 1988.274 SHD - Vejtransport - CMR-lovens § 24, stk. 1 - Forbehold

Da den udførende fragtfører, vognmand V, ikke ved kvitteringen for modtagelsen af et parti konsumis, der skulle transporteres fra Sverige til Danmark, havde taget forbehold for isens og indpakningens synlige tilstand eller for dens temperatur ved overtagelsen, måtte en af modtageren i Danmark konstatere beskadigelse af godset som udgangspunkt antages at være sket under transporten. Det fandtes ikke godtgjort, at beskadigelsen var sket før V's overtagelse af godset, eller at fragtføreren i øvrigt var fri for ansvar, hvorfor den kontraherende fragtfører blev anset for ansvarlig efter CMR-lovens § 24, stk. 1.

Formuleringerne i dommene i afsnit 5.1.2. om culpa med omvendt bevisbyrde og i dommen i UfR 1979.191 VLD ligger tæt op ad hinanden. Teknikken er i disse tilfælde, at retten konstaterer, at fragtføreren ikke har ført det nødvendige bevis af en række nærmere angivne grunde, hvorefter fragtføreren i disse tilfælde domfældes. Der er i praksis meget lille afstand fra culpaansvaret med omvendt bevisbyrde til det objektive ansvar. Undertiden overlapper de to ansvarstyper hinanden. Det hænger formentlig sammen med, at man sjældent har et rent tilfælde af ansvar efter CMR-lovens § 24, stk. 1, eller banelovens § 30, stk. 1. I praksis vil de fleste sager blive ført på spørgsmål om ansvarsfrihedsgrundene – enten de generelle eller de specielle, og her ligger bevisbyrden hos fragtføreren. I disse tilfælde er der ikke forskel på CMR- og CIM-sagerne med det objektive ansvar og sø- og luft-sagerne med culpaansvar med omvendt bevisbyrde.

Hertil kommer, at domstolene sjældent afgør sagerne ved at hæfte etiketter med teoretiske ansvarstyper på dem, men gerne lader sig invitere til at træffe en konkret afgørelse.

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

Skader på gods behandles som udgangspunkt efter de centrale ansvarsregler i transportlovene. Disse hovedregler ledsages af en række ansvarsfrihedsgrunde, som fritager fragtføreren for ansvar. Reglerne findes i sølovens

5. Transportskader

§ 118, stk. 2, CMR-lovens § 24, stk. 2, og § 25 og banelovens § 30, stk. 2 og 3.

Denne tvedeling af ansvarsreglerne medfører, at en prøvelse af spørgsmål om ansvar som regel starter med en konstatering af at ansvar i givet fald foreligger efter den almindelige ansvarsregel, hvorefter opgaven er at checke, om der foreligger ansvarsfrihed. Undertiden kan man blive stående ved hovedreglen om ansvar, fordi ansvarsfrihedsgrundene af den ene eller anden grund ikke ses at foreligge. Se som eksempler på denne teknik:

UfR 1981.448 HD – Vejtransport – CMR-lovens § 24, stk. 1 – Køle/fryse-skade
Sag om skade på et parti skinker, konstateret efter transport fra et dansk svineslagteri til en aftager i Frankrig. Ansvar for skaden pålagdes i medfør af CMR-lovens § 24, stk. 1, fragtføreren, idet den i fragtbrevet foreskrevne maksimumstemperatur på 0 grader Celcius ikke var overholdt under transporten eller en del deraf, og det lagdes til grund, at skaden skyldtes dette forhold.

UfR 1969.900 VLD – Vejtransport – CMR-lovens §§ 24 og 25 – Køle/fryse-skade

Et parti flødeskimmelost blev af producenten P pr. lastbil transporteret til Padborg, hvorfra den videre forsendelse til Schweiz blev varetaget af F. Ostepartiet, der fra Padborg blev befordret i en med tøris nedkølet kølevogn, fandtes ved ankomsten beskadiget og blev afvist af modtageren. Efter det oplyste måtte F anses som fragtfører og ikke som speditør, og da F hverken havde godtgjort, at beskadigelsen skyldtes fejl eller forsømmelse fra P's side, eller at F havde truffet alle nødvendige forholdsregler til beskyttelse af ostepartiet, fandtes F ansvarlig for beskadigelsen, jfr. §§ 24 og 25 i CMR-loven.

UfR 1969.582 SHD – Vejtransport – CMR-lovens §§ 24 og 25 – Køle/-fryseskade

F fandtes som fragtfører ansvarlig for beskadigelse af nogle partier frosne bær, som efter transport pr. kølebil fra Jugoslavien til Danmark fremkom i delvis optøet stand. Det måtte antages, at beskadigelsen var sket undervejs og skyldtes forhold, som ikke fritager fragtføreren for ansvar, jfr. §§ 24 og 25 og CMR-loven.

Ansvarsfrihedsgrundene kan systematiseres i to grupper: En række almindelige regler, som i denne bog omtales som generelle ansvarsfrihedsgrunde, fordi de er fælles for (næsten) alle transportformerne, og nogle konkrete tilfælde, som sigter på helt specielle forhold, der er særlige for netop denne type skader, eventuelt netop denne transportform. I denne bog omtales de sidste som de specielle ansvarsfrihedsgrunde.

Oplistingen i punkt 1 og punkt 2 med underpunkter om henholdsvis de generelle og de specielle ansvarsfrihedsgrunde svarer til den følgende afsnitsopdeling under hovedafsnittets præfiks 5.2.

De generelle ansvarsfrihedsgrunde er efter denne systematik:

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

1.1. Egen skyld: Ladningsejerens egen fejl og forsømmelser, herunder fejlagtige eller mangelfulde ordrer:

Sølovens § 118, stk. 2, litra i, CMR-lovens § 24, stk. 2, banelovens § 30, stk. 2, og luftfartslovens § 110.

1.2. Force majeure:

Sølovens § 118, stk. 2, litra b, d – h og j – l, og CMR-lovens § 24, stk. 2, og banelovens § 30, stk. 2.

1.3. Godsens egen beskaffenhed – Manglende eller mangelfuld emballage – Forkert godsidentifikation:

Sølovens § 118, stk. 2, litra m, n og o, CMR-lovens § 25, stk. 1, litra b, d og e, og banelovens § 30, stk. 3, nr. 2 og 5.

De specielle ansvarsfrihedsgrunde omfatter bl.a.:

2.1. De såkaldte nautiske fejl (litra a), brand (litra b)

2.2. Søfartens særlige risici (litra c)

2.3. Skjulte fejl ved skibet (litra p):

Sølovens § 118, stk. 2.

2.4. Dækslast og befordring i åben vogn:

Sølovens § 168, stk. 2, og CMR-lovens § 25, stk. 1, litra a, og banelovens § 30, stk.3, nr. 1.

2.5. Læsse- og stuvefejl:

CMR-lovens § 25, stk. 1, litra c, og banelovens § 30, stk.3, nr. 3.

Warszawa-konventionen har – bortset fra bestemmelsen om egen skyld i § 110 – undgået den oplistning af tilfælde, som efter søloven, baneloven og CMR-loven giver fragtføreren ansvarsfrihed, jævnfør disse loves §§ 118, 30 og 25. I stedet har man givet adgang til ansvarsfrihed efter § 109, hvorefter fragtføreren kan opnå ansvarsfrihed, såfremt denne beviser, at fragtføreren har taget – som det hedder – »alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden eller at dette ikke har været muligt«.

Der er tale om en retlig standard, som kan anvendes i konkrete skadessa-ger, hvor fragtføreren adfærd bedømmes. Denne standard hviler formentlig på sædvanlig, god skik inden for luftfragten. Domstolene vil altså skulle efterprøve en faglig adfærd, som konkret udvises af fragtføreren. I nogle forarbejder til Warszawa-konventionen hed det bl.a., at man måtte kunne

5. Transportskader

forvente normal organisation af fragtførerens forretningsgang, omhyggeligt valg af medarbejdere, konstant tilsyn med agenter og ansatte og et seriøst check på materiel. De foranstaltninger, som bør tages, beskrives her som »reasonable and normal«. Er det tilfældet, har luftfragtføreren optrådt som en bonus pater familias. Ved udformningen af konventionens ansvarsmodel talte dens fædre også om det engelske begreb »due diligence« – tilbørlig omhu – som også findes i søretten, bl.a i Haag-reglerne (konnossement-lovens § 3, stk. 2). I søretten ifalder fragtføreren ansvar, hvis der ikke udvises tilbørlig omhu ved transporten af godset; i luftretten anvendes begrebet til at skaffe fragtføreren ansvarsfrihed.

5.2.1. Generelle ansvarsfrihedsgrunde

5.2.1.1. Egen skyld

Ansvaret nedsættes eller bortfalder helt ved ladningsejerens delvise eller hele egen skyld. Dette er i overensstemmelse med de almindelige retsregler om konsekvenserne af skadelidtes egen skyld. Bevisbyrden herfor ligger hos fragtføreren. Reglerne findes i sølovens § 118, stk. 4, CMR-lovens § 24, stk. 2, banelovens § 30, stk. 2, og luftfartslovens § 110.

Bestemmelser om egen skyld er egentlig overflødige, i hvert fald ved sø- og lufttransport. Kan fragtføreren bevise, at skaden ikke skyldtes fragtførerens forhold, men tværtimod ladningsejerens egen skyld, ville dette jo give ansvarsfrihed for fragtføreren allerede efter sølovens § 118, stk. 1, og luftfartslovens § 109.

Reglerne om egen skyld er i familie med bestemmelserne om ansvarsfrihed, når skaden skyldes godsets egen beskaffenhed eller manglende eller mangelfuld emballage. Se derfor også afsnit 5.2.1.3. herom.

I sagen UfR 1983.555 SHD ville Sø- og Handelsretten ikke anvende § 110, fordi man ikke mente, at emballagen var mangelfuld:

UfR 1983.555 SHD - Luftfragt - Luftfartslovens §§ 107, 109 og 110 - Ansvarsbegrænsning

Et parti kaviar, der blev transporteret fra Kuwait til København af flyselskabet F, fremkom i beskadiget stand. Antaget, at luftfartslovens ansvarsregler uanset en ansvarsbegrænsningsbestemmelse i luftfragtbrevet måtte anvendes ved afgørelsen af, om F var ansvarlig for beskadigelsen. Det blev lagt til grund, at godsets beskadigelse var sket, medens godset var i F's varetægt, og da F ikke havde bevist, at man havde taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke havde været muligt, var F i medfør af luftfartslovens § 107 sammenholdt med § 109 ansvarlig for beskadigelsen. Der var ikke grundlag for at fastslå, at den anvendte emballage var mangelfuld. Erstatningen kunne derfor ikke nedsættes efter luftfartslovens § 110.

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

Ladningsejerens viden om eller forventninger til transporten kan undertiden være udslagsgivende for ansvarsspørgsmålet. I sagen UfR 1981.425 HD blev der procederet på, at afsenderen vidste, at Grønlandske Handel, som havde monopol på søværts transporten til Grønland, ikke have kølerumskapacitet nok, men alligevel afsendte godset, endda på en sommerrejse, hvor temperaturen på afsendelsesstedet var 22 grader Celcius. Sø- og Handelsretten frifandt Grønlandske Handel for skade på kølevarerne, der kom frem til Grønland i beskadiget stand. Sø- og Handelsretten – og senere to af Højesterets dommere – lagde vægt på, at ladningsejeren havde kendskab til den manglende kølerumskapacitet. I Højesteret fandt fem af syv højesteretsdommere imidlertid, at Grønlandske Handel kunne have undgået skaden, såfremt man havde indhentet nærmere instruktioner, da man måtte konstatere, at der ikke var plads i kølerummet. Befordringen i uafkølede lastrum frembød en uforholdsmæssig risiko, sagde Højesterets flertal.

UfR 1981.425 HD – Søtransport – Instruktion – Køle/fryse-skade

Nogle partier frugt, grøntsager og mejeriprodukter led i juni 1977 på grund af varme skade for ca. 12.000 kr. under transport med Grønlandske Handel G's skib til et firma i Godthåb, der i stort omfang modtog fødevarer sendt med G's skibe. Varene havde været angivet som kølevarer eller friskproviant, men da skibets kølekapacitet blev optaget af andre varer, transporteredes de i almindeligt lastrum. Kølevarer var ikke nævnt i G's godsregulativ og blev ikke særskilt tarifferet, og varer med denne betegnelse transporteredes kun under afkøling, hvis der var plads. Under de ved afskibningen herskende temperaturforhold frembød transporten i uafkølede lastrum uforholdsmæssig stor risiko, og G, som alene vidste, at transporten ikke skete under afkøling, burde ikke have transporteret varerne uden at indhente nærmere instrukser. G ansås derfor ansvarlig. (Dissens 2 dommere for at lade afskiberne bære risikoen). Se Mogens Munchs kommentar i UfR 1981 B 301.

UfR 1944.269 HD – Banetransport – Egen skyld – Ladeprofil

A afsendte på sædvanligt fragtgods-fragtbrev en lukket flyttebil med bohavne med statsbanerne S fra Odense til København. Ved indladningen på færgen i Nyborg af bilen, der var oplæst på en åben jernbane-godsvogn, stødte et hjørne af bilens overkant mod en skråstiver til færgeoverdækningen, sandsynligvis fordi bestemmelserne om ladeprofil, for hvis overholdelse afsenderen ifølge godsbefordringsreglementet bærer ansvaret, ikke var overholdt. En del flyttegods blev beskadiget. Under hensyn til den på Odense station praktiserede medvirken fra banepersonalets side med hensyn til overholdelse af ladeprofilbestemmelserne fandtes S ansvarlig over for A for den skete skade, dog med begrænsning ifølge lovens bestemmelser.

5.2.1.2. Force majeure

Det er vanskeligt at definere force majeure kort og præcist. På engelsk siger man »An Act of God« som udtryk for de helt ekstraordinære og – efter almindelig, menneskelig erfaring – overjordiske begivenheder, som pludselig

5. Transportskader

rammer netop denne transport. Naturfænomener, krig, væbnet røveri og andre usædvanlige begivenheder er eksempler – men de skal helst opstå på usædvanlige steder og tidspunkter. Det er ikke force majeure, at Storebælt er islagt i januar – men vel i juli. Og det er force majeure, at det danske toldvæsen strejker; men ikke at det italienske toldvæsen strejker eller »arbejder efter reglerne«, for det sker regelmæssigt.

Uberegnelig, pludselig, uvarslet er kodeord til force majeure.

Jernbaneloven og CMR-loven benytter udtrykket »forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge«. Th. Jensen anfører i jernbanefragtkontrakten side 126, at dette udtryk nu har erstattet det tidligere begreb »tvingende magt« (vis major, force majeure). I CMR-Betænkningen siges det side 26, at CMR-konventionens ansvarsregel må kunne karakteriseres som en vis major-regel.

Muligheden for ansvarsfrihed på grund af force majeure har ligefrem ført til at man har talt om en særlig ansvarstype, et vis major-ansvar. Ussing skriver i Obligationsret side 120, at vis major-reglen indebærer, at skyldneren er ansvarlig, medmindre skyldneren godtgør, at skaden er hidført af udefra kommende begivenheder af en sådan art, at skaden efter livets erfaring i almindelighed ikke kan undgås, selvom der er truffet forsvarlige forholdsregler. Ussing karakteriserer side 124 jernbanens ansvar for tab eller beskadigelse af gods som et vis major-ansvar. Den tidligere retsvidenskab på dette område er blevet grundigt undersøgt af Viggo Bentzon i disputatsen Begrebet vis major.

Se som eksempel på konsekvent anvendelse af CMR-lovens regler på dette område en højesteretsdom, som tillige illustrerer rettens anvendelse af bevisbyrdereglerne:

UfR 1983.585 SHD – Vejtransport – Force majeure – Røveri

En vognmand V tilhørende lastvogn, der lastet med fisk var på vej fra Esbjerg til Napoli, blev den 28. april 1981 ca. kl. 6 af bevæbnede røvere kørt bort fra en parkeringsplads ved en tankstation ca. 20 km nord for Napoli. Chaufføren, der var ankommet med lastvognen ca. en halv time forinden, havde lagt sig til at sove i førerhuset. Han blev tvunget til at stige ud og blev kørt fra stedet i en personbil. Han blev senere sat af i en frugtplantage og bundet til et træ, hvorfra han fik sig frigjort. Lastvognen blev dagen efter fundet tømt for lasten, der ikke senere er fundet. Forsikringsselskabet F, der som vareforsikring for afsenderen betalte fakturabeløbet m.v., gjorde gældende, at V som fragtfører var erstatningsansvarlig for bortkomsten af godset, jfr. CMR-lovens § 24, stk. 1. Da chaufførens valg af den pågældende parkeringsplads fandtes at have været forsvarligt efter forholdene, og det ikke kunne bebrejdes ham, at han på det pågældende tidspunkt ikke var fortsat til bestemmelsesstedet i Napoli, ligesom han i det hele ikke fandtes at have undladt forholdsregler, som med rimelighed kunne kræves, måtte det fastslås, at bortkomsten af godset skyldtes forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

kunne afværge. V var derfor fri for ansvar efter bestemmelsen i CMR-lovens § 24, stk. 2 i slutningen.

UfR 1980.26 HD - Vejtransport - Force majeure - Brand

Vognmand E transporterede varer til Saudi Arabien med et lastvognstog. Da vogntoget ankom til et toldsted i Saudi-Arabien, krævede toldeftersynet lasten aflæsset til undersøgelse, og det skete ved hjælp af saudiarabiske arbejdere, som røg under arbejdet. Vogntogets chauffør forlod dette under aflæsningen og gik til et nærliggende cafeteria, idet aflæsningen og eftersynet måtte forventes at tage lang tid. Henved en halv time senere opstod der under chaufførens fravær brand i vogntogets trailer, hvorved en del af lasten blev beskadiget. Der var en vis sandsynlighed for, at branden skyldtes arbejdernes cigaretrykning under aflæsningen, men efter det oplyste måtte brandårsagen anses for uopklaret, og da E ikke havde godtgjort, at skaden var forårsaget af forhold, E som fragtfører ikke kunne undgå, og hvis følger E ikke kunne afværge, ansås E erstatningsansvarlig for skaden over for ladningens kaskoforsikrer, jfr. CMR-loven § 24, stk. 2.

I de to netop citerede domme havde fragtføreren forladt køretøjet med gods, medens skaden skete. I retspraksis inden CMR-lovens vedtagelse havde man i sådanne sager traditionelt undersøgt om fragtføreren havde udvist forsømmelighed. Se for eksempel:

UfR 1952.463 SHD - Vejtransport - Tyveri - Forlod køretøjet

A, der havde påtaget sig en biltransport fra Holland til Danmark, fandtes ikke at have udvist forsømmelse ved under en spisepause at have efterladt vognen aflåst ved en gæstgivergård i Hamborg ud til en stærkt befærde gade og i nærheden af en benzintank. A ansås derfor ikke erstatningspligtig over for de forsikringsselskaber, som havde måttet dække tabet ved tyveri fra vognen, og overfor en uforsikret varemottager.

Ved banetransport er force majeure-bestemmelsen især blevet anvendt ved forstyrrelser af jernbanedriften på grund af krig og tilsvarende ekstraordinære forhold. Se som eksempel herpå dommen i UfR 1942.635 SHD:

UfR 1942.635 SHD - Banetransport - Force majeure - Krig

Den 20. april 1940 led Statsbane-dampfærgeren »Christian IX« havari ved mineeksplosion i Storebælt i nærheden af Sprogø og blev sat på grund et stykke uden for Korsør. Efter bjergningen af skibet, som var tilendebragt den 6. juni s.å., viste det sig, at 4 vognladninger kartofler, der havde stået under vand, var fuldstændig ødelagt. Statsbanerne S fandtes i henhold til statsbaneloven af 1939 § 37, 1. stk, at være ansvarsfri for selve havariet, og da der endvidere ikke fandtes at være udvist nogen forsømmelighed fra S's side ved skibets grundsætning og den senere stedfundne bjergning, ansås S ikke erstatningspligtig i anledning af kartoflernes ødelæggelse.

Sølovens § 118, stk. 2, b og d-p, kan rubriceres som force majeure, så længe man ikke fra denne rubricering slutter, at de tilsvarende forhold på andre

5. Transportskader

transportområder automatisk medfører ansvarsfrihed efter force majeure-reglerne. Ansvarsfrihedsgrundene i litra b og d-p er stort set direkte overtaget fra Haag-reglernes § 4, hvor der findes en tilsvarende opremsning. En stor del af ansvarsfrihedsgrundene er i virkeligheden overflødige. Punkterne b og d – p er jo forhold, som ikke ville medføre ansvar for fragtføreren allerede efter den generelle culperegulering. Såfremt årsagen til en skade kan henføres til et af disse forhold, foreligger der forudsætningsvist ikke ansvar for fragtføreren.

5.2.1.3. Godsets egen beskaffenhed – manglende eller mangelfuld emballage
Det er et hovedsynspunkt i transportjuraen, at der ikke kan forlanges erstatning for skade, der skyldes ladningsejerens eget forhold. De generelle regler om egen skyld, der er omtalt i afsnit 5.2.1.1., suppleres med de særlige ansvarsfrihedsgrunde ved skade, der kan henføres til godsets egen beskaffenhed, herunder især emballage.

Reglerne herom er fælles for alle transportmidler. Se sølovens § 118, stk. 2, litra m og n, CMR-lovens § 25, stk. 1, litra b og 2 og banelovens § 30, stk. 3, nr. 2 og 5. Luftfartsloven indeholder ikke tilsvarende udtrykkelig ansvarsfrihed i disse tilfælde, men luftfartslovens § 110 om ladningsejerens egen skyld må antages at omfatte disse forhold.

UFR 1965.312 SHD – Banetransport – Gennemgående transport – Emballage

En Sælger S skulle fra Danmark sende et større parti papirark til en køber i Schweiz, K, hvis fabrik lå uden for Zürich ved en jernbanestation Dietikon. S anmodede en speditør B om at sørge for forsendelsen. B henvendte sig til en anden speditør L, der havde en fragtrute med jernbanesamlevogn fra Østerport til Basel. Efter en drøftelse mellem disse nøjedes man med at forsende papirarkene indpakket i karduspapir. I Basel blev varerne omladet til en anden jernbanevogn og gik med denne som stykgods til Dietikon, på hvilken strækning de blev stærkt beskadiget. Antaget, at L ikke kunne pålægges erstatningsansvar på grund af den dårlige indpakning, da denne faktisk havde vist sig tilstrækkelig til transporten i samlevogn til Basel, og ej heller i øvrigt, da det måtte lægges til grund, at varerne i Basel var overgivet til det speditørfirma, der ifølge sagsøgerens faktura skulle modtage varerne på K's vegne.

UFR 1964.724 SHD – Banetransport – Egen skyld – Emballage

Antaget at DSB og/eller Dampskibsselskabet »Øresund«, hvis aktier ejes af DSB, var ansvarsfri for skade opstået ved, at tynde kobberplader læsset på en lastmotorvogn, der overførtes med færgen Limhamn-Drøge, oversprøjtedes med saltvand, dels fordi denne risiko er normal for transporter på færgedæk, dels fordi emballage og lastvogn ikke var vandtætte.

UFR 1958.284 HD – Vejtransport – Emballage – Forbehold

En fabrik F havde overdraget A/S Falcks Redningskorps at transportere nogle maskiner fra København til Århus. Under transporten blev maskinerne beskadiget

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

som følge af mangelfuld emballering. Efter det oplyste fandtes der under de foreliggende omstændigheder at måtte gås ud fra, at Falck ikke havde påtaget sig emballeringen. Falcks arbejdere havde ydet en ganske underordnet medvirken ved emballeringen uden at tage forbehold om emballeringens forsvarlighed, og det kunne ikke medføre, at Falck ansås at have overtaget ansvaret for følgerne af den mangelfulde emballering. Falck blev derfor ikke fundet erstatningspligtig.

UFR 1945.1014 HD - Banetransport - Godsets beskaffenhed - Glasballon på sækkevogn

En glasballon indeholdende fedtalkoholsulfonat blev under udbringelsen til Århus Godsbanegårds udleveringsperron, hvortil den af en hjælpearbejder blev udkørt på en sækkevogn, ituslået, idet vognen passerede en 1/2-1 cm over gulvet hævet jernskinne. Det fandtes ikke af statsbanerne S sandsynliggjort, at skaden skyldtes godsets beskaffenhed, hvorimod det måtte antages, at årsagen til skaden måtte søges i manglende forsigtighed under transporten. Herefter dømtes S til at erstatte skaden.

UFR 1943.655 ØLD - Banetransport - Brand - Godsets beskaffenhed

A afsendte med statsbanerne S en vognladning. Indladningen foretoges ved A's foranstaltning uden kontrol af S. Blandt det indladede gods var nogle akkumulatører, der ikke var pakket som foreskrevet i Godsbefordringsreglementet. Under transporten udbrød der brand i vognen, og efter en erklæring fra Københavns Brandvæsen var det overvejende sandsynligt, at brandens opståen skyldtes akkumulatørene. Da S herefter fandtes at have sandsynliggjort, at branden skyldtes godsets egen beskaffenhed, og akkumulatørene ikke var pakket som foreskrevet, tilkendtes der ikke A erstatning.

UFR 1919.368 HD - Banetransport - Godsets beskaffenhed - Forsinkelse

En del nyslagtede svinekroppe afsendtes som stykgods og ilgods den 15. maj 1917 fra Roskilde Andelsslagteri til en slagter i Vallerød og udleveredes til denne på Rungsted station den 17. maj om morgenen - hvilket var inden for den for ilgodsforsendelser gældende tidsfrist. De var imidlertid da i slimet og lugtende tilstand, og Hørsholm Sogns sundhedskommission forbød deres anvendelse til menneskeføde. Slagteren anlagde erstatningssag mod statsbanerne og fremlagde for Højesteret bl.a. en erklæring fra det veterinære sundhedsråd, hvorefter fordærvelsen måtte antages væsentligt forårsaget ved jernbanevognens fuldstændige tillukning i den lange forsendelsestid, ligesom indsættelsen af et større parti levende planter i samme vogn kunne have bidraget dertil ved at gøre luften fugtig. Statsbanerne frifandtes dog, da ferske svinekroppe var letfordærvelige varer, og da det oplyste ikke gav tilstrækkelige holdepunkter for, at der fra statsbanernes side var begået nogen fejl, der kunne pådrage ansvar.

Landevejsfragtføreren kan ikke påberåbe sig godsets egen beskaffenhed som ansvarsfrihedsgrund, såfremt befordringen udføres med køretøj, der er særlig udstyret til at beskytte godset mod varme, kulde, temperatursvingninger eller luftfugtighed, jævnfør CMR-lovens § 25, stk. 3. Vil fragtføreren påberåbe sig ansvarsfrihed på grund af godsets egen beskaffenhed, må fragtføreren bevise, at alle forholdsregler med henblik på godsets beskyttelse er taget. Dette siges

5. Transportskader

udtrykkeligt i dommen i UfR 1988.1074 SHD om en transport af frosne hummere fra Danmark til Andorra (refereret i indledningen til afsnit 6), hvor Sø- og Handelsretten udtalte, at en speditør burde have forstået, at der var tale om frysevarer og derfor ikke uden særlig aftale forsvarligt kunne foretage en så lang transport uden brug af frostvogn. Speditøren havde ikke godtgjort at have truffet alle de forholdsregler, som omstændighederne tilsagde, jævnfør CMR-lovens § 25, stk. 3, og fandtes derfor erstatningsansvarlig over for ladningsejeren.

5.2.2. Specielle ansvarsfrihedsgrunde

5.2.2.1. Sørettens nautiske fejl

Bestemmelsen om ansvarsfrihed ved de såkaldte nautiske fejl er i virkeligheden en fritagelse for det såkaldte husbondansvar, idet fragtføreren fritages for ansvar for fejl og forsømmelser i forbindelse med navigering og behandling af skibet – men altså ikke lasten, således som det fremgår af dette eksempel:

SHT 1958.164 SHD - Søtransport - Nautiske fejl - Ikke fejl ved behandling af skibet, men lasten

Et skib fundet ansvarlig for ladningsbeskadigelse som følge af indtrængt vand. Det var en forsømmelse fra skibets side, at der ikke var pejlet efter ankomsten til Hamborg den 25. december 1954 og ikke lænset i de to helligdage, og denne forsømmelse kunne ikke henføres under konnossementslovens § 4, nr. 2, a som fejl ved behandlingen af skibet, idet pejling og lænsning var påkrævet som led i omsorg for godset.

Den oprindelige Warszawa-konvention fra 1929 overførte sørettens ansvarsfrihed for rederen (bortfragteren) ved fejl og forsømmelser i forbindelse med skibets navigering til luftfarten. Bestemmelsen blev ikke gentaget i luftfartens Haag-protokol, og den vil således kun kunne anvendes i de formentlig meget begrænsede antal tilfælde, hvor den oprindelige konventionstekst anvendes, jævnfør luftfartslovens § 126.

Hamburg-reglerne indeholder ikke bestemmelser om ansvarsfritagelse ved nautisk fejl. Skader på godset som følge af uagtsom navigation behandles således som alle andre transportskader. Sølovsudvalget har - jævnfør afsnit 1.1. om forslaget til den nye sølov - bevaret ansvarsfritagelse for nautisk fejl i Haag-Visby-alternativet, men strøget det i Hamburg-alternativet til sølovsudkastets § 276. Udvalget anfører sørejsens karakter af en fælles fare for skib og last som baggrund for den legale undtagelse fra fragtførerens præsumptionsansvar, som i det nye sølovsudkast findes i den nye § 275.

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

5.2.2.2. Søfartens risici

De allerfleste internationale godstransporter vil altid være forbundet med en vis risiko. Denne risiko er måske særlig markant ved søtransport, hvor søretten traditionelt opererer med »farer og ulykker, der er særlige for søfarten«. Der er typisk tale om hårdt vejr, som udsætter skib og ladning for fare.

Ansvarsfrihed efter skade og tab som følge af havets farer og ulykker er imidlertid ikke en blankocheck til rederne. Det er en gammel erfaring, at der ofte opstår storm til søs, og med nutidens pålidelige vejrudsigter og gode kommunikationsmuligheder kan man ofte advare mod dårligt vejr i forvejen. Der kan også stilles krav til fragtførerens stuvning af godset om bord.

Domstolene vil i disse sager gå ind i en konkret vurdering af de faktiske forhold under sørejsen.

UfR 1983.906 HD – Søtransport – Søfartens risici – Hårdt vejr

Under transport over Stillehavet led en helikopter totalskade. Helikopteren, der var anbragt i en kasse, blev lastet i japansk havn. Et af speditøren antaget surveyorfirma afgav erklæring om, at lastning og stuvning var foretaget på bedste måde. I en senere havn fjernedes den ene af to wirer, hvormed helikopterens kasse var surret, og der anbragtes containere på begge sider af helikopteren. Der fandtes ikke grundlag for at kritisere hverken lastningen eller fastgøringen af containerne, men containernes løsrivelse og ødelæggelsen af helikopteren måtte tilskrives upåregneligt voldsomme bevægelser af de i containerne anbragte wire coils under et vejrlig, der medførte krængninger m.v. af skibet, der også når henses til årstid og rute oversteg, hvad der kunne og burde forventes. Der var herefter ikke grundlag for at pålægge rederiet ansvar efter konnossementslovens § 4, punkt 2. Ændring af surringen fandtes heller ikke at medføre ansvar, herunder at ansvarsbegrænsningsreglen i § 4, punkt 5, som følge heraf kunne tilsidesættes.

UfR 1956.472 HD – Søtransport – Sølovens § 118 – Hårdt vejr

Ved en dampers ankomst til Grækenland fra Island med en ladning fisk viste ladningen sig at være beskadiget af olie, der ifølge en af Lloyds surveyor foretaget besigtigelse skyldtes lækage af skibets bunkersoliefylderør. Særlig under hensyn til, at skibet ifølge journalen ikke kunne antages at have mødt usædvanligt vejr og sø, og til, at det eller de beskadigede rør, der kort tid efter uheldet var blevet udskiftet her i landet, ikke var blevet opbevaret, og et her optaget skøn derfor ikke kunne udtale sig om, hvorvidt den opståede lækage havde stået i forbindelse med svækkelse i rørene som følge af tæring, fandtes der ikke grundlag for at fastslå, at skaden ikke skyldtes forhold, for hvilke skibet efter sølovens § 118 havde ansvaret.

Transportkøberens argumenter imod fragtførerens ansvarsfrihed i denne forbindelse er for eksempel at det dårlige vejr var påregneligt, at skibet skulle have lagt kursen om og sejlet uden om det dårlige vejr eller at skibet overhovedet ikke skulle været stukket til søs, men skulle være blevet i havn. Skader på grund af hårdt vejr fører også tit til kritik af stuvningen af gods

5. Transportskader

om bord. Eksempler: Containerne burde ikke have været læsset tre i højden. En trailer med særlig ømfindtligt gods burde ikke være sat på vejrdækket.

Reglen om søfartens særlige risici har særlig betydning i et land som Danmark med de mange færgeruter, der som hovedregel påberåber sig sølovens regler ved overførsel af lastbiler, trailere og containere. Se afsnit 1.1.1. om færgetrafik.

5.2.2.3. Skjulte fejl ved skibet

Sølovens § 118, stk. 2, litra p, om skjulte fejl ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu, bør læses sammen med bestemmelserne i stk. 3 om sødygtighed. Det må dog bemærkes, at de to bestemmelser har hvert deres ærinde: Var skjulte fejl ved skibet årsagen til skaden og kunne disse ikke bebrejdes fragtføreren, opnår fragtføreren ansvarsfrihed. Var skibet ikke sødygtigt, kan fragtføreren ikke påberåbe sig ansvarsfrihed efter § 118, stk. 2. Reglerne om sødygtighed har formentlig et videre område end ansvarsfrihed efter skjulte fejl ved skibet.

Fragtføreren indestår altså ikke for, at materiellet er i orden ved søtransport. Det er i modsætning til CMR-lovens § 24, stk. 3, hvorefter fragtføreren ikke kan befri sig for ansvar ved at påberåbe sig mangler ved køretøjet.

Der er tale om et culpaansvar. Opgaven for fragtføreren er at dokumentere, at skibet har været vedligeholdt i overensstemmelse med skibsfartens almindelige regler.

5.2.2.4. Gods uden beskyttelse

Bestemmelsen om ansvarsfrihed ved brug af åbne vogne ved jernbane- og landevejstransport er egentlig i familie med det søretlige forbud mod dækslast uden hjemmel i aftale eller sædvane, jævnfør sølovens § 91. Men der er væsentlig forskel i den juridiske teknik bag de to bestemmelser: Ansvarsfriheden ved jernbane- og landevejstransport er solidt forankret i de udtrykkelige lovbestemmelser, medens ansvarsfrihed for skade på gods, som befordres på dæk, forudsætter at fragtføreren har oplyst, at godset er lastet på dæk. Oplysningen må gives i konnossementet og gælder da som et forbehold for ansvarsfrihed, jævnfør sølovens § 168, stk. 2.

5.2.2.4.1. Søtransport: Dækslast

Til søs er der god grund til frygt for vejrets luner. Ladningsejeren foretrækker derfor at have sit gods stuvet komfortabelt under dæk. Sølovens § 91 indeholder et forbud mod lastning af gods på dæk, medmindre der er indgået en aftale herom, eller der foreligger en sædvane for dækslast.

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

Til søs havde man tidligere en alvorlig ting at tænke på ved dækslast: Selvom dækslast måtte kastes over bord under et havari, gav dækslasten ikke ret til godtgørelse som groshavari. Det betød, at dækslastens ejer stod alene med sit tab udenfor den solidaritet, som reglerne om groshavari ellers gav. Denne regel er nu ændret. Heldigvis, må man sige, for mange containere befordres på det, man tidligere ville kalde åbent dæk. På nutidens specialskibe, herunder container- og ro/ro-skibe, går åbne dæk under navnet vejr-dæk.

Fragtføreren kan forbeholde sig ansvarsfrihed ved dækslast. Det muliggøres af sølovens § 168, stk. 2, som undtager dækslasten fra det præceptive område, som sølovens § 168, stk. 1, ellers udstikker, og som bl.a. omfatter godsansvaret efter sølovens § 118. Forbeholdet om ansvarsfrihed indsættes i en klausul, der som regel står i tekstafsnittet om lastning.

Conlinebill giver fragtføreren adgang til at læsse gods på dæk uden meddelelse til ladningsejeren, men ansvaret reguleres dog af Haag-reglerne, respektive Haag-Visby, alt efter fartens retsområde. Maersk Line har fraskrevet sig ansvar for dækslast, uanset årsagen til skaden, i et konnossement, når lastningen på dæk er anført i konnossementet. Dette gælder dog ikke gods i containere på åbent dæk.

Det er naturligvis en forudsætning for disse ansvarsfraskrivelser, at de er vedtaget mellem parterne. Se som eksempel på tilsidesættelse af en dækslastklausul:

UFR 1969.475 ØLD – Søtransport – Sølovens § 118 – Dækslast

Under M/S »Tjaldur«s rejse fra Færøerne til København blev et automobil, der var anbragt på dækket og surret med stålwirer, beskadiget, da det under skibets rulninger rev sig løs og tømmede mod skanseklædningen. Idet der ikke af rederiet R var tilvejebragt nærmere oplysninger om wirenes tilstand og surringsmåden, og idet vejrforholdene efter det oplyste ikke havde været særlig hårde, fandtes R i medfør af sølovens § 118 ansvarlig for skaden. Den omstændighed, at de af R benyttede konnossementer indeholdt en bestemmelse om ansvarsfrihed for dækslast, kunne ikke føre til andet resultat, da forsendelsen af automobilen ikke var sket mod konnossement, og da det ikke var godtgjort, at vognens ejer havde haft kendskab til konnossementernes indhold.

Haag-reglerne anvendes ikke ved transport af gods på dæk. Hamburg-reglerne indeholder bestemmelser om dækslast, og den nye sølovs forslag til dækslastbestemmelsen i § 263 bygger på Hamburg-reglernes art. 9, stk. 1 og 2, Sølovsudvalget noterer side 52 i sin betænkning, at de hurtige transportrutiner gør det svært at fastslå, hvilke containere, der lastes på dæk, respektive i lastrum, og at der ikke er behov for en særlig regelsætning for gods i containere, som jo ikke er udsat for den manglende beskyttelse, som dækslast ellers er udtryk for.

5. Transportskader

5.2.2.4.2. Bane- og vejtransport: Brug af åbne vogne

Brug af åbne vogne forudsætter en aftale herom mellem fragtfører og transportkøberen. Det skyldes naturligvis den særlige fare, som godset er udsat for på den åbne vogn, hvor godset er underkastet vejrligets påvirkninger.

Der opstår ikke ansvarsfrihed for fragtføreren til søs i videre omfang end iøvrigt efter sølovens § 118 ved befordring af dækslast, således som der udtrykkeligt foreligger ansvarsfrihed ved befordring i åbne vogne i henhold til banelovens § 30, stk. 2, nr. 1, og CMR-lovens § 25, stk. 1, litra a.

Baggrunden for ansvarsfrihed ved brug af åbne vogne skal antagelig findes i jernbanens teknik og historie: I damptogenes tid var det ikke usædvanligt, at der røg gnister fra lokomotivet bagud til godsvognene, og de kunne antænde en brand i ladning, især hvis den bestod af træ, som traditionelt har været lastet på åbne vogne:

JD 1946.142 VLD – Banetransport – Åben vogn – Brand

Under transport af et parti stødtræ i åben banevogn antændtes træet af gnister fra lokomotivet, således at det opbrændte. Det derved opståede tab fandtes at være banen uvedkommende, da den omstændighed, at træet var anbragt i første vogn efter lokomotivet, ikke kunne begrunde noget erstatningsansvar for banen, bl.a. da der ikke var aftalt nogen bestemt plads i togstammen. Tabet ved træets brand skyldtes den særlige risiko, der er forbundet med befordring i åben vogn, hvorfor det måtte bæres af træets ejer.

UfR 1947.956 HD – Banetransport – Åben vogn – Brand

En i en åben jernbanevogn anbragt vognladning hørbjør, der var dækket med 3 presenninger, kom, medens det godstog, hvori vognen var indkoblet som 7. eller 8. vogn efter lokomotivet, befandt sig mellem Farris og Sommersted, i brand og blev ødelagt. Ved det under sagen oplyste fandtes det sandsynliggjort, at branden skyldtes gnister fra lokomotivet, og da læssets dækning med presenninger ikke kunne antages at have udelukket den særlige risiko for brandfare, der var forbundet med dets befordring i åben vogn, ansås statsbanerne ikke pligtige at erstatte skaden.

Hermed er imidlertid ikke sagt, at der automatisk opstår ansvarsfrihed ved brug af åbne vogne. Den uopklarede skadesårsag kan medføre ansvar for jernbanen, såfremt den ikke kan løfte sin bevisbyrde:

UfR 1944.1153 HD – Banetransport – Åben vogne – Brand

Medens to vognladninger halm, anbragt på åbne jernbanevogne, henstod på Frederiksberg station, blev halmen delvis ødelagt ved en i den ene vognladning opstået ild, der bredte sig til den anden vognladning. Statsbanerne S nægtede at erstatte skaden under henvisning til, at den skyldtes den særlige med befordring i åbne vogne forbundne risiko, jævnfør jembaneloven fra 1940 § 38 punkt 1. Efter det oplyste måtte det vel antages, at ilden var opstået udefra, men det måtte anses uopklaret, hvorfra den stammede, og idet S ikke havde sandsynliggjort, at skaden

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

skyldtes forhold, for hvilke S i henhold til nævnte lovbestemmelse var ansvarsfri, fandtes de at være erstatningspligtige i medfør af lovens § 37.

I eltogenes tid er der dukket et nyt gnistproblem op. Gnisterne kommer nu fra køreledningerne, og de kan ikke blot antænde gods i åbne vogne, men også lægge sig i presenningerne på lukkede vogne, herunder veksellad og trailere, som transportere på en åben vogn, og dermed brænde hul. Og disse huller kan forårsage vandskader, når det regner ned gennem presenningen!

5.2.2.5. Vejtransport: Læsse- og stuvefejl

Af ansvarsfrihedsgrundene i CMR-lovens § 25 og banelovens § 30, stk. 3, er i praksis punkterne om behandling, læsning og stuvning, der er udført af afsenderen, modtageren eller nogle, der handler på deres vegne (CMR-lovens § 25, stk. 1, litra c, og banelovens § 30, stk. 3, nr. 3), de vigtigste.

En konsekvent anvendelse af disse bestemmelser vil i de allerfleste tilfælde næsten automatisk give fragtføreren ansvarsfrihed. Det er jo altid afsenderen eller dennes folk, for eksempel en afsenderspeditør, der læsset og stuver køretøjet. I dag anvender man enhedslaster, herunder paller og containere, som en chauffør ikke kan håndtere selv. Loven er skrevet på et tidspunkt, da meget stykgods endnu blev håndteret på en sækkevogn, og den tager ikke højde for nutidens materielhåndtering.

På baneområdet er forholdet måske anderledes, fordi det sædvanligvis er banefolk, der læsset og stuver banevognene. Det gælder naturligvis ikke, såfremt transportkøberen eller dennes speditør har eget banespor, eller såfremt transportkøberen disponerer over egne eller lejede banevogne, som kører i eget regi.

I retspraksis har domstolene imidlertid sat sig ud over den automatiske anvendelse af bestemmelsen om ansvarsfrihed. Man har i dansk retspraksis ikke følt sig bundet af bestemmelsens ordlyd. I stedet har domstolene på ladningsinteressens opfordring foretaget en fortolkning, som i nogle tilfælde har medført, at fragtføreren ikke er blevet fri for ansvar, selv om det har været klart, at afsenderen har læsset og stuvet køretøjet. I disse tilfælde har man altså nået et resultat, som er stik imod den klare tekst i lovene.

5.2.2.5.1. Chaufførens tilsynspligt

Nøglen til denne fortolkning er chaufførens pligt til at føre tilsyn med godset. Hovedspørgsmålet er, hvor langt denne tilsynspligt går.

Efter CMR-lovens § 10 skal chaufføren undersøge om fragtbrevets oplysninger om kolloantal er korrekt. Undersøgelsen omfatter ikke uden videre godsets vægt eller indhold. Det fremgår af § 10, stk. 4, at en sådan,

5. Transportskader

særlig undersøgelse forudsætter en særskilt anmodning fra afsenders side; omkostningerne herved påhviler afsenderen.

Chaufføren skal undersøge godsets synlige tilstand, herunder emballagens tilstand – men ikke om emballagen er egnet eller tilstrækkelig. Har chaufføren ikke taget begrundet forbehold overfor kolliantal og/eller godsets tilstand, antages kolliantallet at være korrekt, ligesom godset anses for at være overtaget i god stand. Denne formodning er grundlaget for reglen i CMR-lovens § 11 om fragtbrevets beviskraft.

CMR-loven indeholder imidlertid ikke en pligt for chaufføren til at undersøge læsning og stuvning af godset. Der foreligger utvivlsomt efter færdselsloven en pligt for chaufføren til at undersøge om køretøjet er i trafiksikker tilstand, og det indebærer også en pligt til tilsyn med godset i læsset og stuvet tilstand. Det er imidlertid vanskeligt at slutte herfra og til en generel læsesætning om pligt til afværgelse af skade på godset på grund af uhensigtsmæssig læsning og stuvning. Ud over hensynene til trafiksikkerheden kan man formentlig kun pålægge chaufføren en sådan pligt, hvis han er instrueret om det, hvis han på fremmed plads skal varetage ladnings-ejerens interesser, for eksempel ved tredjemands læsning og stuvning af gods, eller hvis chaufføren har særlige forudsætninger, typisk diplom i transport af farligt gods eller specialkendskab til transport af særlige godsarter. Blandt disse sidste kan nævnes fødevarer under temperaturkontrol, EDB-udstyr, hængende konfektion, sværgods og dyr.

CMR-lovens § 10, stk. 3, vedrører det interne forhold mellem afsender og modtager i deres typiske roller som sælger og køber. I denne relation er fragtførerens eventuelle forbehold ikke præjudicerende for afsenderen.

5.2.2.5.1.1. Åbenbare læssefejl

Læssefejl kan være mere eller mindre tydelige. En læssefejl kan være helt skjult. Er godset læsset på bilen uden at chaufføren har været til stede, kan det være meget vanskeligt for chaufføren at konstatere læssefejl overhovedet. De fleste biler læsses faktisk så tæt, at det er umuligt at kontrollere læsningen bagefter. Der er en betydelig kommerciel interesse i at der opnås en så høj udlæsningsgrad som overhovedet muligt. Ligesom en restauratørs fortjeneste på øl ligger i skummet i glasset, er det placeringen af gods helt op til bilens tag, der giver fragtføreren fortjeneste.

Et eksempel på ansvar på trods af at det uomtvistet var afsenderen, der læssede godset, er følgende dom, som er blevet den ledende dom på dette område:

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

UfR 1979.335 HD – Vejtransport – CMR-lovens § 25, stk. 1, litra c – Chauffør burde have set faren

Speditionsfirmaet D påtog sig for et konsortium at transportere nogle stålrør fra et firma R i Tyskland til Danmark og aftalte med vognmand H, at hans virksomhed skulle udføre to af transporterne. Den første af transporterne, omfattende 9 rør, hver med en diameter på 711 mm, længde på 14 m og vægt 2.600 kg, blev afhentet af H's chauffør, idet læsningen og stuvningen af rørene på en trailer blev foretaget af R's folk. Under den påfølgende kørsel med rørene gennem Tyskland faldt fire af rørene ud gennem trailerens side, og der opstod skade på rørene på 15.060 kr. H nægtede at betale skaden under henvisning til, at § 25, stk. 1, litra c, i CMR-loven bl.a. fritager en fragtfører for ansvar på skader, der skyldes læsning og stuvning af godset, udført af afsenderen eller personer, der handler på hans vegne. Efter læssets beskaffenhed, vægt og mangelfulde fastgøring samt efter trailerens indretning, herunder de relativt svage sider, måtte det imidlertid have stået H's chauffør klart, at der var betydelig fare for udskriden af læsset med skade på dette og eventuelt den øvrige færdsel til følge. Herefter fandtes H, uanset at læsningen og stuvningen var foretaget af arbejdere hos afsenderen, ansvarlig for den skete skade.

Denne dom bygger sine præmisser på en konstatering af, at der var betydelig fare for, at læsset ville skride, og at dette medførte fare for den øvrige trafik og for godset selv. Præmisserne peger altså på den selvfølgelige konstatering, at chaufføren naturligvis skal påse, at køretøjet også i belæsset stand er trafikdygtigt i færdselslovens forstand. Det må ikke være til fare for den øvrige trafik. Men er godset til fare for andre trafikanter, er det også selv i risiko for skade, og også den fare bør chaufføren være opmærksom på. Højesteret indfortolker altså en tilsyns- og omsorgspligt i § 25, stk. 1, litra c, som tilsyneladende slet ikke har grundlag i lovens tekst.

Skridtet er ikke langt til indfortolkning af en generel tilsyns- og omsorgspligt. Der er al muligt belæg for en sådan fortolkning, når det er åbenlyst for enhver, at der kan være fare på færde på grund af en åbenbar læsse- eller stuvfejl. Dette synspunkt om pligt til indgriben ved åbenbar fare har Højesteret accepteret:

UfR 1987.445 HD – Vejtransport – CMR-lovens § 25, stk. 1, litra c – Åbenbar mangelfuld stuvning

J foretog for N en transport af 21 colli aluminiumsrør og et parti tæpper fra Danmark til Italien. I Rom blev godset udlosset og rørene genindladet af et speditionsfirmas folk. Under J's fortsatte transport af rørene blev disse beskadiget. Det fandtes godtgjort, at stuvningen i Rom var mangelfuld, og at dette var åbenbart. Under hensyn hertil og til usikkerheden om årsagen til skaden blev J anset ansvarlig over for N.

Sø- og Handelsretten har i en årrække fulgt samme praksis:

5. Transportskader

UfR 1972.281 SHD - Vejtransport - CMR-lovens § 25, stk. 1, litra c - Chauffør passiv overfor afsenders fejl

Et parti fliser, der blev transporteret fra Italien til Danmark med lastbil på CMR-fragtbrev, viste sig ved ankomsten at være beskadiget. Fragtføreren nægtede at erstatte skaden under henvisning til, at beskadigelsen stod i forbindelse med læsningen og stuvningen, der var foretaget af afsenderens folk. Udtalt, at chaufføren ved at forholde sig passiv over for de af afsenderens folk begåede fejl og ved ikke at tage noget forbehold havde udvist sådan forsømmelse, at fragtføreren måtte være erstatningsansvarlig over for modtageren.

Tilsvarende bebrejdelser kunne ikke rettes mod chaufføren i en anden, senere flisedom:

UfR 1984.531 HD - Vejtransport - Fejl ved læsning - Fragtførers forhold

Skade på et parti fliser forvoldt under transport med lastmotorvogn fra Frankrig til Danmark skyldtes fejl ved læsningen, som var foretaget af afsenderens folk, og der fandtes ikke af chaufføren udvist noget forhold, som kunne begrunde ansvar for fragtføreren.

Spørgsmålet er om tilsyns- og omsorgsplikten også gælder, når det ikke er åbenbart, at der er fare på færde? Hvor langt går denne pligt? Kan man strække pligten til tilsyn og omsorg så langt, at man generelt må forlange, at chaufføren kontrollerer læsning og stuvning, der er foretaget af afsender, for at forvisse sig om at godset er sikret bedst muligt på bilen med den følge, at fragtføreren ikke kan påberåbe sig § 25, stk. 1, litra c, når chaufføren har forsømt at kontrollere læsning og stuvning?

Såfremt svaret på spørgsmålet er bekræftende, vil man være nået til et resultat, som formentlig er i stik modstrid med lovens tekst uden at man har støtte i hverken den danske lovs motiver – betænkningen – eller i konventionsforarbejderne.

Efter § 10 har fragtføreren en pligt til at undersøge kolloantal, herunder kontrollere mærker og numre, og godset og dets indpaknings synlige tilstand. I den juridiske teori har der været nogen diskussion om, hvor langt denne undersøgelsespligt går.

Hardy Rechnagel skriver i UfR 1981 B 198, at retspraksis i tiden op til 1981 tildeler chaufføren en forholdsvis kvalificeret rolle med hensyn til opsyn og kontrol med læsning af godset, selv om denne læsning bliver udført af afsender. De krav, domstolene stiller til chaufføren, nærmer sig de krav, der ved søtransport stilles til kaptajnen eller styrmanden.

Kjeld Regnarsen vil i en replik hertil i UfR 1982 B 36 indskrænke fragtførerens pligt til en indsigelsespligt i tilfælde, hvor fragtføreren har haft særlig opfordring hertil på grund af trafikmæssige farer, særlig sagkundskab i forhold til afsenderen eller åbenbare læssefejl.

5.2. *Ansvar og ansvarsfrihed*

Disse tre momenter – trafikmæssige farer, særlig sagkundskab og åbenbare læssefejl – har særlig været fremme i retspraksis i slutningen af 1970'erne.

De to ovennævnte synspunkter i debatten i Ugeskrift for Retsvæsen ligger langt fra hinanden og afspejler henholdsvis et ladningsejer-venligt synspunkt og en fragtfører-venlig måde at se pligten på. Det kan ikke forventes, at domstolene generelt vil placere sig på den ene eller den anden af de to sider. Domstolene bedømmer jo konkret foreliggende sager på basis af faktum i netop den aktuelle sag. Domstolene skriver ikke responsa, og domstolene har ikke en bestemt linie i en vis type sager. Havde man et stort antal ensartede sager at bedømme, ville det måske være muligt at udstikke nogle generelle retningslinier, men der foreligger så få afgørelser om § 10, at det ikke kan lade sig gøre på forsvarligt grundlag.

En af årsagerne til uenigheden er måske, at man anvender § 10 som en ansvarsregel i stedet for at benytte den som det, den er tænkt som: En bevisregel. Undersøgelsespligten er naturligvis – som ordet siger – en pligt, men oversiddelsen af pligten medfører ikke ansvar i sig selv, men bevismangel på fragtførerens side. Denne bevismangel kan være særlig følelig, fordi disse sager typisk kommer til at dreje sig om, hvorvidt der foreligger ansvarsfrihed for fragtføreren efter § 25, stk. 1, litra b eller c.

Se som eksempel herpå UfR 1979.191 VLD, omtalt i afsnit 5.1.2., hvor der henvises til § 10, og hvor det bebrejdes chaufføren, at han ikke havde foretaget nogen undersøgelse af godset.

5.2.2.5.1.2. Særlig sagkundskab

I en række retssager har ladningsinteressen søgt at tilskrive chaufføren særlig sagkundskab omkring læsning og stuvning. En sådan særlig sagkundskab må forudsætningsvist, motivere chaufføren til at skride ind over for en læsning og stuvning, som afsenderens folk har udført i god tro, fordi afsenderens folk ikke vidste bedre. Udøvelse af en sådan særlig sagkundskab forudsætter jo kontrol med afsenders læsning og stuvning, og en sådan kontrol er faktisk blevet forudsat i disse sager. Særlig sagkundskab må forudsættes i forbindelse med transport af særlige laster, for eksempel temperaturregulerede transporter af fødevarer. Skal en chauffør vide, at frugt i kasser skal placeres med alle kasserne i samme længderetning, så der kan komme luft til frugten? Se følgende Højesteretsdom om en stuvefejl, der kunne have været opdaget, hvis chaufføren havde haft blot nogen fagkundskab, men det kunne man ikke forlange, sagde Højesteret:

5. Transportskader

UfR 1981.61 HD - Vejtransport - CMR-lovens § 25, stk. 1, litra c - Der manglede luftcirkulation

P anmodede gennem en speditør vognmand J om at transportere et læs clementiner i kasser fra Frankrig til Odense. Ved ankomsten hertil var læsset delvis fordærvet og måtte sælges med et tab på 48.932 kr. Skaden kunne bl.a. skyldes, at clementinerne ikke – således som P havde givet sin speditør på afhentningsstedet besked om pr. telex – var blevet stuvet med luftcirkulation (mellemluft) mellem kasserne. P krævede skaden erstattet af vognmand J under henvisning til, at hans chauffør ikke havde sikret sig, at der var fornøden luftcirkulation i læsset. Det fandtes imidlertid ikke godtgjort, at chaufføren var blevet bekendt med P's ønsker om læsningens udførelse, og han fandtes heller ikke i kraft af særlig sagkundskab i forhold til det franske speditørfirmas folk, som for P's regning havde foretaget læsningen under chaufførens fravær, at have haft grundlag for at gøre indsigelse mod læsningen. Herefter frifandtes J i medfør af CMR-lovens § 25, stk. 1 c, jfr. stk. 2.

Synspunktet om chaufførens pligt til eftersyn af ladningen bliver let til et krav om kontrol med afsenderens folks læsning og stuvning. Hermed er man imidlertid så langt fra lovtæksten, som man kan komme. Der er ikke belæg for et sådant krav i retspraksis. Se for eksempel:

UfR 1981.488 HD - Vejtransport - CMR-lovens § 25, stk. 1, litra c - Afsenders uforsvarlige læsning

Skader på et parti kød under transport med kølesættevogn fra Danmark til Italien antoges at skyldes uforsvarlig læsning og ophængning af kødet, foretaget af afsenderens folk, og der fandtes ikke af vogntogets chauffør udvist noget forhold, som kunne medføre ansvar for bortfragteren for skaden eller en del deraf.

Domstolene har accepteret, at fragtføreren ikke kan lade fem og syv være lige, når der er anledning til indgriben overfor kvaliteten af afsenders læsning og stuvning. Selvom pligten til et eftersyn af godset ikke er udtrykkelig anført i CMR- og jernbaneloven, kan det ikke afvises, at der er en sådan pligt, især når fragtføreren har særligt kendskab til materiellet og godset eller når fragtføreren har påtaget sig en befordring af gods, som efter sin natur kræver en særlig behandling. Kan lastning og stuvning på forhånd kritiseres, må fragtføreren gøre anskrig.

5.2.2.5.2. Aftaler om risiko og ansvar

Fragtfører og ladningsejer aftaler ofte en fordeling af arbejdsopgaverne og omkostningerne i forbindelse med lastning, stuvning og losning. Undertiden sker det ved anvendelse af en klausul, for eksempel »frit på bil« eller »FIO – free in, free out« – som pålægger ladningsejeren lastning og losning. Med et S som tilføjelse – FIOS – påhviler også stuvningen om bord på skibet ladningsejeren ved søtransport.

5.2. *Ansvar og ansvarsfrihed*

Det er vigtigt for forståelsen af disse klausuler, at man klart sonderer mellem på den ene side klausuler, der fordeler risiko og omkostninger mellem køber og sælger, for eksempel Incoterms, og på den anden side klausuler, som fordeler byrder mellem transportkøber og fragtfører. Det kan undertiden være vanskeligt. Klausulen »frit på bane« var oprindeligt en Incoterms-klausul (FOT/FOR), som blev opgivet af ICC i 1990, da de nye Incoterms kom, fordi den ustandselig gav anledning til fortolkningsvanskeligheder; man troede, at Incoterms-klausulen også omfattede biltransport, og det gjorde den ikke. FOT/FOR-klausulen var utvivlsomt kun en køber/sælger-klausul.

Den uofficielle søsterklausul »Frit på bil« lever i bedste velgående, både som en køber/sælger-klausul, som angiver skæringspunkter for omkostninger og risiko, når godset er på bilen, og som en transportkøber/fragtfører-klausul, hvorefter transportkøberen skal levere godset på bilen. Transportbranchen har mange af denne slags klausuler. Et andet eksempel er »fri af færge«, som mellem speditør/transportkøber og vognmand viser, at førstnævnte skal betale bilens færgebillet.

5.2.2.5.2.1. Sørettens FIO(S)-klausuler – ansvar og risiko

Spørgsmålet kan være om disse omkostningsklausuler – i det følgende især sørettens FIO(S)-klausuler – også har ansvars- og/eller risikomæssig betydning således som for eksempel Det internationale Handelskammers handelsklausuler Incoterms fordeler omkostninger og risiko mellem sælger og køber.

Dette spørgsmål var fremme i følgende dom:

UfR 1948.725 SHD – Søtransport – FIO – Søløven § 89 og 118

En ladning glasserede rør indtoges af M/S »Sweden« for rejse til Holbæk. Stuvningen foretoges af det engelske sælgerfirmas stevedorer, og kaptajnen underskrev uden forbehold konnossementet om at have modtaget godset i god stand. Ved ankomsten viste rørene sig at være stærkt beskadiget. Den ifølge certepartiet gældende såkaldt »fio« klausul (free in and out) så lidt som afladernes tilsagn til befragterne om fri lastning fandtes ikke at ændre den bortfragterne ifølge sølovens § 89, stk. 1, påhvilende pligt til at udføre stuvningen på forsvarlig måde. Erstatningsansvar for skaden pålagdes rederiet i medfør af sølovens § 118, hvorved bemærkedes, at stuvningen, som måtte anses uforsvarlig, snarere end skibets uegnethed til befording af lasten, måtte anses som årsag til skaden.

Da retten fandt, at det var stuvningen, der var årsag til skaden, og da der var tale om en FIO og ikke en FIOS klausul, kunne fragtføreren ikke forlade sig på aftalt ansvarsfrihed efter FIO. Der var herefter tale om en klar § 118-sag, hvor retten endda fandt belæg for sin afgørelse i sølovens § 89, der i

5. Transportskader

virkeligheden er en bestemmelse om arbejdsfordeling og ikke en ansvarsregel.

Det siges udtrykkelig i en sag mellem ladningsejer og fragtfører om ansvar for lastning og stuvning – UfR 1945.44 HD, se afsnit 5.3.1. – at der ikke ved denne bestemmelse i certepartiet: »Lasten skal lastes, stuves og losses i 8 samlede arbejdsdage (vejret tilladende) fri for udgifter for skibet«, var sket nogen ændring i fragtførerens pligt efter sølovens § 89, stk. 1, til at sørge for stuvning med mere, ligesom klausulen ikke kunne ændre reglen i sølovens § 118 om fragtførerens ansvar for godset.

Både FIO og FIOS er omkostningsfordelende klausuler. De har ikke betydning for ansvarsforholdene mellem parterne, medmindre transportkøberens egne folk – eller selvstændige medhjælpere som denne har ansat og derfor svarer for – foretager lastningen og eventuelt stuvningen. Fragtførerens ansvar afgøres – også selvom disse klausuler om omkostningsfordeling er aftalte – af sølovens § 118, der som hovedregel ikke kan fraviges ved aftale til skade for ladningsejeren, jævnfør § 168.

I forhold til trediemand kan FIO(S)-klausulerne medføre, at krav i anledning af skade eller uheld påhviler transportkøberen. Sjur Brækhus udtaler i en voldgiftsdom fra 1979 (Jobst Oldendorff, Marjus nr. 53), at sådant ansvar må betragtes som en udgift ved løsningen, som – med den klassiske sørets terminologi – efter det interne forhold mellem reder og tidsbefragter påhviler den sidstnævnte. Fragtføreren har altså regresmulighed overfor transportkøberen, såfremt fragtføreren bliver gjort ansvarlig af de folk eller firmaer, der foretager lastning og stuvning.

Kjeld Rosenmeyer siger i Transportret side 140, at det er et fortolknings spørgsmål, om FIO-klausulen altid vil blive betragtet som omkostningsklausul. Han påpeger, at man for eksempel i norsk ret antager, at klausulen også kan have betydning for ansvaret. I Danmark må det dog antages, at højesteretsdommen i UfR 1945.44 fortsat er et præjudikat.

5.2.2.6. Fejl ved materiel

Det forekommer oplagt, at en fragtfører ikke kan påberåbe sig fejl ved eget materiel som argument for ansvarsfrihed. Den udtrykkelige regel herom i CMR-lovens § 24, stk. 3, synes derfor overflødig. Materielrisikoen bør placeres hos den, der har mulighed for at vedligeholde materiellet.

UfR 1959.805 VLD – Vejtransport – Brand – Materielansvar

Vognmand V havde i februar 1956 påtaget sig transport af et parti bananer for grosserer G fra Hamburg til Århus. Transporten skulle ske i opvarmede vogne. Under transporten opstod der brand i lastrummet hidrørende fra et varmeapparat, hvorved bananerne led skade. Det fandtes godtgjort, at branden skyldtes, at last og

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

varmeapparat ikke havde været anbragt forsvarligt. Vognmanden anset erstatningspligtig.

UFR 1953.748 HD – Vejtransport – Materielansvar – Trafikuheld

Da en lastbil med påhængsvogn var på vej gennem Tyskland, knækkede trækstangen, og påhængsvognen væltede fra vejen ned ad en skrænt. En maskine på påhængsvognen blev beskadiget. Retten fandt det ikke antageliggjort, at skaden ikke skyldtes fejl eller forsømmelse fra fragtførerens side, og fragtføreren blev derfor ansvarlig for skaden.

UFR 1920.824 ØLD – Banetransport – Materielansvar – Utætte presenninger

Statsbanerne fandtes ansvarlige for skade, som regnen havde forvoldt på en vognladning hørfrøkager, da den af banerne leverede, slidte presenning havde haft mindre utætheder, som afsenderen ikke havde kunnet opdage.

Skyldes skaden materiel, som fragtførerens benytter, men ikke selv ejer, må fragtføreren anerkende ansvar og eventuelt udøve regres over for den, hvis materiel fragtføreren har anvendt, såfremt det var ejeren – eller udlejer – som skulle have vedligeholdt materiellet. Se som eksempel herpå en sag, hvor det ikke lykkedes en fragtfører at føre bevis for en udlejers fejl:

UFR 1982.984 SHD – Vejtransport – Materielansvar – Fejl i lejet materiel

En transport med kølelastvogn af et læs artiskokker fra Frankrig til Danmark udførtes med motortrækker tilhørende A og med køletrailer, der var udlejet af B. Under transporten steg temperaturen i køletrailereren til + 20 grader Celcius. Det bevirkede, at lasten blev beskadiget. A's forsikringsselskab F, der betalte skaden på godset, gjorde under sag mod B gældende, at skaden skyldtes en fejl i køleanlægget, for hvilken B var ansvarlig. Det lagdes til grund, at skaden skyldtes en fejl ved køleanlægget, der havde bevirket udsivning af en betydelig del af den anlægget påfyldte freon, og at A's chauffør ikke havde udvist fejl eller forsømmelser, der kunne bevirke ansvarsfrihed for B. Idet der ikke var oplyst forhold, som blot sandsynliggjorde, at B havde udvist fejl eller forsømmelse ved vedligeholdelse og kontrol af køleanlægget, som havde forårsaget den indtrufne skade, var der intet grundlag for at pålægge B ansvar for skaden.

Undertiden benytter fragtføreren transportkøberens materiel, for eksempel såfremt transportkøberen selv disponerer over en container, en trailer eller en banevogn. I så fald er der egentlig ikke tale om en aftale om transport af gods, men om en aftale om befordring af den pågældende transportenhed. Det må forudsættes at dette materiel naturligvis bør være i god stand ved overtagelsen. Det kan være rimeligt at lægge materielrisikoen hos transportkøberen, der i disse tilfælde selv disponerer over materiellet.

Der foregår en livlig udveksling af materiel mellem fragtførere. Udgangspunktet for behandling af spørgsmål om materielansvar må være at

5. Transportskader

den, der udlåner eller udlejer materiel, bør have ansvaret for at det er i orden. Der skal imidlertid ikke gå ret lang tid, før dette ansvar går over til brugeren:

UFR 1977.977 SHD - Søtransport - Stevedoring - Truck væltet under bugsering

Firma A var antaget som fragtfører af firma B, der som agent for en fabrik skulle have 40 paller kartonomslag sendt til England. B stuede pallerne i en tom trailer, som A stillede til rådighed. Traileren blev derefter på A's foranledning af en vognmand kørt til Færgehavn Nord, hvor stevedorefirmaet C skulle sørge for, at den kom om bord i et skib. Traileren blev koblet til en truckmaster, men da C's chauffør vendte på kajen for at køre til skibets tilkørselsrampe, væltede traileren. Under en sag anlagt af A mod B og C med påstand om betaling af erstatning for skaderne på traileren antoges det, at B ikke kunne påberåbe sig stevedorereglementet, idet B optrådte som afsender af godset. Det måtte bebrejdes A, at der ikke var stillet en trailer, der var mere egnet til formålet, til disposition for B, og det måtte bebrejdes B, at godset ikke var læsset forsvarligt. Både A og B måtte herefter anses for at være ansvarlige for skaden, og ansvaret blev fordelt med 1/3 til A og 2/3 til B. C blev helt frifundet.

UFR 1974.854 SHD - Søtransport - Materielansvar - Overbelastet flat

A, der drev virksomhed med transport af gods i containere og på såkaldte flats, lejede af B, der driver speditors- og anden transportvirksomhed, nogle af B til eget brug anskaffede ældre flats. Under A's benyttelse af disse flats brød en af dem sammen, da den læsset med stålplader var ved at blive taget om bord i et skib, og faldt med det pålæssede gods ned i lasten, hvor den beskadigede nogle tomme kølecontainere. Da materiellet var besigtiget af A inden lejemålets begyndelse og af denne fundet egnet til det formål, hvortil det agtedes anvendt, var udgangspunktet, at risikoen og ansvaret i forbindelse med benyttelse af materiellet påhvilede A som bruger, og da der ikke fandtes grundlag for at fastslå, at der fra B's side var udvist fejl eller forsømmelse i forbindelse med lejemålets indgåelse eller iøvrigt, var B ikke erstatningsansvarlig for den skete skade.

På transportområdet taler man om »trucking«, hvor en vognmand kun kører med en motorvogn, idet vognmanden trækker transportkøberens eller andre speditører og vognmænds trailere. Der betales ofte en takst pr. kilometer for dette. Ved denne form for befording har den trækkende fragtfører ingen indflydelse på materiellet, ligesom den trækkende fragtfører ikke er impliceret i læsning og stuvning. Tit er der flere fragtførere af denne art impliceret i en transport.

CMR-loven tager slet ikke højde for denne form for befording, som er opstået efter lovens tilblivelse. Loven anvendes i praksis analogt, og det vil sige, at den trækkende fragtfører for tiden har et noget større ansvar for godset, end der ville være tale om, såfremt CMR-lovens regler på dette område blev justeret efter den faktiske virkelighed.

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

Har transportkøberen ikke gjort indsigelse imod fragtførerens materiel, selvom der eventuelt forelå tydelig opfordring til det, kan det give bagslag:

UFR 1921.895 ØLD – Banetransport – Materielansvar – Indsigelsespligt

Noget tobak var under transport på statsbanerne beskadiget af petroleumspletter, der fandtes på vognbunden. Da afsenderen ifølge godsregulativet burde have gjort indsigelser mod disse inden læsningen, frifandtes statsbanerne for at erstatte skaden.

5.2.3. Sødygtighed

Ansvarsfrihedsgrundene i § 118, stk. 2, kan kun påberåbes, såfremt skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Alle forsvarsværkerne i punkterne a – p falder altså til jorden, såfremt skibet ikke var sødygtigt.

Det er rederen, der efter stk. 3 har bevisbyrden for, at der var udvist tilbørlig omhu med hensyn til sødygtighed. Der er altså ikke tale om et objektivt ansvar for sødygtighed, men om en culpapregel, som her beskrives ved udtrykket »tilbørlig omhu«.

Man kan godt forestille sig, at skibet objektivt set ikke har været sødygtigt, men at rederen opnår ansvarsfrihed, fordi han eller hans folk (kaptajn og besætning) har gjort, hvad de kunne, for at tilsikre sødygtighed.

Denne bestemmelse har i praksis givet anledning til en del retssager, fordi manglende sødygtighed har været en påstand, der har kunnet gennemhulle ansvarsfrihedsgrundene i § 118, stk. 2. Se de følgende eksempler på domme om manglende sødygtighed:

UFR 1966.581 HD – Søtransport – Sødygtighed – Blokerede ventiler

Et hollandsk motorskib, der i sit lastrum befordrede en ladning kalksalpeter fra Norge til Assens, ankom til Assens havn den 13. februar 1960 kl. 1 nat. Den næste morgen havde skibet stærk slagside, idet der var trængt vand ind i styrbords side af lastrummet, hvorved en mindre del af ladningen var blevet beskadiget. Syns- og skønsmænd og parternes havari eksperter foretog besigtigelse af skibet et par dage efter og konstaterede, at en kontraventil på hovedlænseledningen var blokeret af et kulstykke, og at en af lasteventilerne, som ligeledes var en kontraventil, måtte antages at have været blokeret af et træstykke. Skønsmændene og havari eksperterne udtalte, at vandet efter deres opfattelse var trængt ind i lasten fra en åbenstående søventil gennem de blokerede kontraventiler. Der var enighed om, at det ikke var en fejl, hvis søventilerne havde stået åbne, men ladningsejeren gjorde – støttet på forklaringer afgivet af skibets mandskab – gældende, at ventilerne havde været lukkede, at der var flere andre muligheder for vandets indtrængen, og at rederen, når skadens årsag var uopklaret, ikke havde opfyldt sin bevisbyrde og derfor måtte være erstatningsansvarlig efter sølovens § 118. Subsidiært gjordes det gældende, at skibet havde været usødygtigt ved rejsens begyndelse, og at der i hvert fald var begået en fejl ved behandlingen af lasten ved, at der ikke var pejlet tilstrækkeligt. Højesteret lagde ligesom Sø- og Handelsretten til grund, at vandet var trængt ind i lasten på den af skønsmændene antagne måde, efter at skibet var kommet i havn. Herefter var der ikke begået fejl ved ikke at pejle efter dette tidspunkt. Da en eventuel mangel

5. Transportskader

ved skibets pejlestok derfor var uden betydning for skadens indtræden, og det ikke kunne anses godtgjort, at skibet i øvrigt havde været usødygtigt ved afrejsen fra Norge, frifandtes rederiet.

UfR 1966.529 SHD – Søtransport – Sødygtighed – Ansvar for skjult fejl

På grund af en svejsefejl ved et nybygget skib var et udluftningsrør i brændselsolietanksystemet utæt, så olie ved en påfyldning sivede ud og beskadigede lasten. Rederiet anset ansvarlig efter konnossementslovens § 3, stk. 1, og § 4, stk. 2, p. uanset at hullet var svært at opdage, da det sad på et sted, der ikke var direkte synligt, og uanset at fejlen måtte antages at være sket ved skibets bygning.

UfR 1963.759 HD – Søtransport – Sødygtighed – Med tændte pærer i lasten

En majslast var anbragt i underste lastrum i et DFDS-skib, hvor den fyldte hele rummet. Ved udlosningen af majslen viste det sig, at denne var ødelagt på grund af ild eller varmeudvikling forårsaget af, at de i rummet installerede elektriske pærer, der havde været dækket af majslen, fejlagtigt havde været tændt under rejsen. Det fandtes ikke tilstrækkeligt godtgjort, at lamperne havde været tændt ved skibets afsejling fra lastehavnen, og det kunne heller ikke fastslås, at lastrummet var uegnet til transport af majsledningen som følge af, at der ikke var truffet foranstaltning til at sikre imod, at lamperne blev tændt ved en fejltagelse under rejsen. Herefter fandtes skibet ikke at have været usødygtigt under rejsen. Idet skaden ansås forvoldt ved brand, fandtes DFDS i medfør af konnossementslovens § 4, punkt 2 b, ikke ansvarlig for skaden. (Dissens). Kommenteret samme år B. side 261.

UfR 1957.807 SHD – Søtransport – Sødygtighed – Mangelfuld stuvning

Uanset en i certepartiet indeholdt ansvarsfrihedsklausul for forsømmelse ved stuvningen blev rederiet anset ansvarlig for ladningsskade opstået ved, at ladningen forskubbede sig, da forsømmelsen var af en sådan karakter, at skibet måtte karakteriseres som usødygtigt. – Hollandsk ret anvendt, da konnossementet indeholdt henvisning til hollandsk sølov.

I udkastet til en ny sølov – se afsnit 1.1. in fine – fastslås det i en ny § 262, stk. 2, at fragtføreren skal sørge for, at det skib, som benyttes til transporten, er sødygtigt. Bestemmelsen svarer til den nuværende § 76.

Sølovsudvalget har placeret reglen om ansvar for tab som følge af usødygtighed i udkastets § 276, der behandler ansvar for skade som følge af nautiske fejl og brand. Dette er en konsekvens af den nye opbygning af ansvarsreglerne, idet hele den gamle opsplittning af ansvarsfrihedsgrunde i den nuværende § 118 er opgivet.

5.2.4. Samvirkende skadesårsager

Den juridiske betegnelse for skade som følge af et antal – to eller flere – mulige årsager til skade er samvirkende skadesårsager. I praksis er det meget vanskeligt at opnå en præcis fordeling af ansvar i disse sager. Domstolene

5.2. Ansvar og ansvarsfrihed

er ofte nødt til at male med den brede pensel, så man opnår en tilnærmelsesvis rigtig fordeling. Se som eksempel herpå:

UfR 1986.882 HD - Vejtransport - Samvirkende skadesårsager - Mangelfuld køling før og under transport

Ved indladning af et parti kalvekroppe gjorde vognmandens chauffør opmærksom på, at kroppene formentlig ikke var tilstrækkeligt afkølede, men speditørfirmaet afviste denne antagelse. Ved ankomsten 2 døgn senere til modtagere i Italien var en del af kødet fordærvet. Den slagteriet tilknyttede overdyrlæge forklarede under den påfølgende sag mellem speditørfirmaet og vognmanden, at det er næsten umuligt at opnå nedkøling til den i en bekendtgørelse med hjemmel i EF-direktiv foreskrevne temperatur på 7 grader celcius, hvorfor kødet i almindelighed afsendes fra slagteriet med en temperatur på 8 1/2-9 1/2 grader celcius. Ifølge en sagkyndig erklæring havde den mangelfulde afkøling ved afsendelsen plus fejl ved kølingen under transporten samlet medført den konstaterede fordærvelse; den mangelfulde afkøling ved afsendelsen var ikke alene ansvarlig for fordærvelsen, hvorimod det ikke var muligt at udtale sig om, hvorvidt den mangelfulde køling undervejs alene kunne have forvoldt skaden. Ansvarret fordeltes med 2/3 til vognmanden og 1/3 til speditøren (Dissens for at lade vognmanden bære hele skaden).

UfR 1985.542 HD - Vejtransport - Samvirkende skadesårsager - Sammenstuvet og forsinket gods

En kølevognstransport til Italien blev forsinket 3-4 dage, fordi det danske toldvæsen ved en fejltagelse i en formular havde afrevet et blad i et såkaldt T-dokument, som skulle bruges over for det italienske toldvæsen. Ved ankomsten til modtagerne i Italien havde kødet lidt skade, og en havariagent tilskrev skaden dels sammenstuvning af kødet med en uregelmæssig/utilstrækkelig luftcirkulation, dels godsets forlængede ophold. Veterinærdirektoratets kødkontrollaboratorium, som bl.a. ud fra chaufførens forklaring til brug for Højesteret lagde til grund, at kødet var korrekt nedkølet ved indladningen, udtalte, at for tæt stuvning ikke ville forringe kødets holdbarhed væsentligt. Der fandtes ikke tilstrækkeligt grundlag for at tilsidesætte havariagentens iagttagelser og vurderinger, og skaden deltes ligeligt mellem afsenderen og vognmanden. (Dissens). Det pålagdes toldvæsenet at friholde vognmanden for halvdelen af det ham påhvilende ansvar.

UfR 1980.96 HD - Vejtransport - Samvirkende skadesårsager - For høj transporttemperatur, fejl ved læsning

Et af eksportør S med bistand af speditørfirmaet R, som foretog indlæsning i et vognmandsfirmaet K tilhørende vogntog, afsendt læs oksekød blev afvist af den italienske grænseveterinærkontrol, hvorefter vogntoget returnerede til Danmark, hvor beskadigelse af kødet blev konstateret og opgjort til ca. 110.000 kr. S påstod K og R tilpligtet at betale skaden in solidum. Skaden antoges at skyldes dels for høj temperatur i læsset, for hvilket K, som også af K erkendt, var ansvarlig, dels fejl ved læsningen, som alene R bar ansvaret for, idet K's chauffør hverken i kraft af trafikmæssige farer eller særlig sagkundskab i forhold til R's folk havde haft opfordring til at gøre indsigelser mod læsningen. Da det ikke kunne påvises, hvor stor en del af skaden, der kunne henføres til hver af disse årsager, burde K og R erstatte skaden hver med halvdelen. R's ansvar blev ikke nedsat efter NSAB's bestemmelser om ansvarsbegrænsning. R havde på fakturaer o.l. henvist til NSAB, men ikke særlig

5. Transportskader

nævnt klausulen om ansvarsbegrænsning. Efter CMR-lovens § 26 om delvist ansvar og forholdsmæssig erstatning fandtes der ikke at kunne gøres ansvar gældende mod K ud over den nævnte halvdel af skaden, og S' påstand om fuldt solidarisk ansvar for R og K blev derfor ikke taget til følge. (Dissens på det sidste punkt).

5.3. Ansvaret for godset før og efter transporten

Det er måske et paradoks, at der er færre problemer om ansvar for gods under transport end spørgsmål om ansvar for godset før og efter transporten. Det skyldes antagelig dels at ansvarsreglerne slår igennem med fuld styrke, når det ligger klart at godset er kommet i rederens varetægt og at transporten er under udførelse, dels at fragtførerne – i hvert fald til søs – traditionelt har kunnet fraskrive sig ansvar for godset før og efter transport, jævnfør det nedenfor omtalte tackle-to-tackle-princip. Det skyldes måske også at der nok sker flere skader på gods før og efter den egentlige transport end under selve transporten. Flertallet af skader er behandlingsskader, hvor man på en eller anden måde har udsat godset for en forkert – eller mangelfuld – håndtering eller opbevaring.

Skader på terminal inden indlastningen kan trække lange spor efter sig: Kimen til skaden lægges allerede inden transporten begynder. Den udvikler sig under transporten og viser sig ved ankomsten:

UFR 1968.749 HD - Søtransport - Køle/frysevarer - Fejl på terminal

En del af et parti kødkonserver, som skulle staves i kølerum, blev fejlagtigt stuvet i almindeligt lastrum ved indladningen i Aalborg. Ved ankomsten til Honolulu blev denne del af partiet kasseret. Det fandtes overvejende sandsynligt, at den fejlagtige sortering af varerne var sket allerede ved disses anbringelse i pakhus, og Stevedore-kompagniet S, hvis folk havde aflæsset varerne i pakhuset, og Nordisk Kontrolforretning K, hvis repræsentant havde medvirket herved, fandtes solidarisk ansvarlige for det lidte tab. I det indbyrdes forhold pålagdes det S og K at udrede erstatningen med halvdelen hver.

Er skaden sket før eller efter den egentlige transport, er det afgørende om skaden omfattes af fragtføreransvaret. Der har derfor i transportjuraen traditionelt været stor interesse for om fragtføreren i en given situation havde overtaget godset eller afleveret dette, så der endnu ikke forelå et fragtføreransvar, respektive at fragtføreransvaret var ophørt. Der har derimod ikke været den store interesse for udformning af regler om ansvar, medens godset befinder sig i hvile, som Kurt Grönfors skriver i en artikel om ansvar for søtransporteret gods i terminalperioderne (Marjus, nr. 60, 1981). Han påpeger, at gods før og efter transport kan havne i et hul mellem to ansvarsområder, og citerer Lennart Hagberg for en bemærkning om at godset i disse

5.3. Ansvaret for godset før og efter transporten

situationer lever et »ansvarsløst liv«. Hamborg-reglerne vil til sin tid medføre en vis udstrækning af det præceptive søretlige fragtføreransvar ved lastning og losning.

Transportlovene indeholder ikke hverken tidsmæssige eller operationelle kriterier for ansvarsperiodens udstrækning. Sølovens § 118 definerer fragtførerens ansvarsperiode som den tid, hvor godset »er i hans varetægt om bord eller i land«. CMR-lovens § 24 taler blot om »tiden for overtagelse indtil afleveringen«. Jernbanelovens § 30 forudsætter tilsyneladende en periode inden afsendelsen, hvor jernbanen har ansvaret, med formuleringen »i tidsrummet fra dets modtagelse til befordring og indtil udlevering«. Luftfartsloven er lidt mere specifik, idet den taler om skade ved »en begivenhed, der er indtruffet inden for den tid, det er i befordrerens varetægt, enten på flyveplads eller på om bord i luftfartøj eller på et hvilket som helst andet sted, når landing sker udenfor en flyveplads«.

NSAB afgrænser fragtføreransvaret tidsmæssigt, idet § 26 om oplagring lader fragtføreransvaret gælde i 15 dage efter transportens afslutning, når speditøren opbevarer godset i tilslutning til en transport. Efter de 15 dage bliver der tale om en oplagringsopgave, for hvilken der gælder et culpaansvar med ligefrem bevisbyrde. En tilsvarende regel blev foreslået i det internationale privatretsinstitut Unidroits forslag til en international terminaloperatørkonvention om håndtering af gods på terminal (Convention on the liability of international terminal operators).

I Højesterets dom i UfR 1979.332 blev overtagelsen sidestillet med læsningen, selv om denne delvis blev foretaget uden chaufførens tilstedeværelse, og selv om bilen blev stående hos afsenderen, en speditør i Padborg, hvor kølesystemet med nedfrysning blev startet, inden chaufføren hentede bilen:

UfR 1979.332 HD - Vejtransport - CMR-lovens § 24, stk. 2 - Læsning uden chauffør, godset overtaget

En lastbil blev en fredag læsset med ost og æg. En del af æggene blev efter aftale med chaufføren læsset uden dennes tilstedeværelse, efter at han var taget hjem. Lastbilen blev stående på afsenderens plads. Søndag konstateredes det, at partiet var blevet beskadiget ved, at kølesystemet i weekendens løb var blevet startet med en termostatindstilling på minus 22 grader Celcius. Godsets ansås overtaget af vognmanden V ved læsningen, og dette måtte også gælde den del af godset, som blev læsset uden chaufførens tilstedeværelse. V fandtes ikke at have ført det efter § 24, stk. 2, i CMR-loven fornødne bevis for, at igangsætningen af køleanlægget skyldtes fejl fra afsenderens side, og V blev herefter anset ansvarlig for skaden.

Det er fælles for formuleringerne af ansvarsperiodens udstrækning i de ovennævnte transportlove, at man ikke blot taler om den tid, da godset rent

5. Transportskader

faktisk er under befordring, men også om perioder før og efter transport. Udviklingen er gået fra et ansvar for godset under transporten til et egentligt varetægtsansvar, som begynder, når fragtføreren modtager godset, også selvom det er en af fragtførerens medhjælpere, som overtager godset på fragtførerens vegne.

Efter luftfartslovens § 107, stk. 1, omfatter ansvaret ikke blot godsets befordring fra lufthavn til lufthavn, men også konsekvenserne af begebenheder, der indtræffer på flyveplads, om bord på flyet eller »på et hvilket som helst andet sted«, medens godset er i fragtførerens varetægt. Det afgørende er altså ikke, at godset er under transport, men at det befinder sig i fragtførerens varetægt.

I normalsituationen begynder det luftretlige fragtføreransvar, når luftfragtgodset er indleveret til fragtføreren – i København typisk ved indlevering til SAS Cargo Center, og det ophører ved godsets udlevering til modtageren på ankomstationen. Tidspunktet for ansvarets begyndelse er formentlig det samme som skæringspunktet efter den tidligere Incoterms-klausul (1980) FOB Airport, som nu er afløst af Free Carrier (Incoterms 1990), hvorefter levering i risiko- og omkostningsmæssig henseende sker ved sælgers aflevering af godset til fragtføreren eller dennes (IATA)-agent. Indleveringen af flyfragtgodset til en agent medfører, at agenten tager vare på godset på fragtførerens vegne.

SAS blev i en sag om en datamaskine på Arlanda lufthavn anset for at have modtaget datamaskinen – ikke som fragtfører efter luftfartsloven, men som stevedore. Datamaskinen blev tabt af en truckfører under transport på jorden. Se Arkiv for Luftret 4.230.

Er fragtførerens ansvar ophørt, kan godset være overgået i en andens varetægt. Ved søtransport vil der som regel være tale om en stevedore, en vognmand eller en speditør. Fejlagtig behandling og opbevaring af godset kan naturligvis medføre et ansvar herfor på fuldstændig samme måde som fragtføreren kunne blive ansvarlig.

Udviklingen på dette område illustreres bedst af forløbet i søretten.

5.3.1. Fra tackle-to-tackle til varetægtsansvar

Rederens fragtføreransvar begynder ved overtagelsen af godset. I den klassiske søret begyndte fragtføreransvaret ved søtransport, når godset passerede skibets ræling. I nyere søret starter ansvaret allerede ved overtagelsen, i konnossementet nævnt som Place of Receipt, altså uden endnu at være lastet ombord på skibet. Det er Haag-reglernes gamle »Tackle-to-tackle«-princip, som Visby-reglerne gjorde op med til fordel for et egentligt varetægtsansvar.

5.3. Ansvaret for godset før og efter transporten

Spørgsmålet om ansvar har især været aktuelt ved for- og eftertransport inden sørejsen, ophold på terminal og lastning og losning. Fragtførernes indskrænkninger af ansvaret efter tackle-to-tackle-princippet viste sig ofte at være et tveægget sværd: Konsekvensen af at man holdt disse perioder før og efter sejladsen uden for konnossementets regelsætning, herunder bestemmelserne om ansvarsbegrænsning, var ofte blot at fragtføreren blev pålagt ansvar alligevel, men at dette ansvar nu ikke kunne begrænses. Haag-reglerne med det lave begrænsningsniveau var derfor en billig pris for fragtførerne at betale.

Sørettens varetægsansvar er nu et ansvar for godset i det tidsrum, hvor godset er i rederens varetægt, og det omfatter pligten til at tage vare på godset med tilbørlig omhu under lastningen, korrekt stuvning i skibet og under losningen, og tillige pligten til at udføre rejsen med rimelig hurtighed og med sødygtigt og egnet skib og at sikre, at godset udleveres til rette modtager.

Ansvarsreglen i sølovens § 118, hvorefter rederen er ansvarlig, medens godset »er i hans varetægt« med den vigtige tilføjelse »om bord eller i land«, medførte for sølovens vedkommende efter ændringerne med Haag-Visby-reglerne en bevidst udvidelse af rederens ansvarsområde. Haag-reglerne fastslog uden videre, at rederen kunne indskrænke sine forpligtelser i tiden før lastningen eller efter losningen, jævnfør den nu ophævede konnossementslov § 7.

Haag-Visby-reglerne har ikke taget skridtet fuldt ud til pålæggelse af et ufravigeligt ansvar før lastningen og efter losningen, idet § 168, stk. 2, giver en næsten tilsvarende mulighed for indskrænkning af ansvaret. Teknikken er imidlertid en anden i Haag-Visby-reglerne, og den får navnlig betydning i tilfælde, hvor godset er leveret til rederiet eller dets agent, og hvor der sker en skade på en terminal, endnu inden konnossement er udstedt; når konnossement ikke er udstedt, foreligger der jo (endnu) ikke en aftale om en indskrænkning af rederens ansvar.

Se som eksempel på anvendelse af tackle-to-tackle-princippet:

UfR 1961.706 SHD - Søtransport - Skade inden afskibning - Afsenders risiko
A, som havde solgt et parti polyethylenaffald til England fob København, lod den 27. november dette transportere til pakhuis i Frihavnen, hvor en der ansat person afgav ren kvittering på en blanket fra B, som er skibets agent. På kvitteringen stod, at godset henlå for afladerens risiko, indtil lastning var sket. Ved indladningen den 4. december viste det sig, at en del af sækkene var beskadigede, og B gav konnossementet påtegning herom. Ved udlosningen i London konstateredes stor manko. Retten fandt, at partiet henlå i pakhuset på afladerens risiko, og at den konstaterede manko, som måtte antages at være opstået i pakhuset eller på kajen, inden B havde fået partiet i sin varetægt, ikke kunne kræves erstattet af B, og B

5. Transportskader

fandtes ej heller erstatningspligtig ved ikke at have givet A underretning om påtegningen på konnossementet.

NDS 1960.480 SHD - Søtransport - Kølegods i toldpakhushus - Erstatningen

Efter at der var sket udlosning af et parti skinkehalvkonserves fra et R tilhørende skib S i Piræus, blev varen, som var blevet forskriftsmæssigt behandlet i kølerum ombord på S, anbragt i et toldpakhushus uden for kølerum, hvorefter køberne i henhold til kontrakten nægtede at modtage varen på grund af de forefundne temperaturer. Afskiberne returnerede varen til Tyskland, hvor den blev solgt med tab. R fandtes ansvarlig for ikke at have stillet denne kølerumsvare til modtagerens disposition på aftalt tidspunkt, hvor modtageren kunne have aftaget varen direkte fra S. Det blev anset for en forsømmelse fra S's side, at varen uden underretning til modtageren blev anbragt i sædvanligt toldpakhushus, uden at der blev truffet foranstaltning til, at varen til aftalt tid kunne toldbehandles og udleveres til køberne. Varens værdi kunne ikke sættes højere end fakturaprisen, således at tab af dollarpræmie ikke blev erstattet.

En vej uden om Haag-reglernes restriktive princip var i sin tid at gøre rederen ansvarlig for en uforsvarlig behandling af godset. Se som eksempel herpå:

UFR 1969.613 SHD - Søtransport - Konnossementslovens § 3, stk. 2 - Lagde bølgeblik på kaj

Det måtte efter konnossementslovens § 3, stk. 2, anses for en fejl, at bortfragter B i fugtigt vejr havde henlagt et parti galvaniserede bølgeblikplader direkte på kajen uden overdækning og uden at have sikret sig bevis for, at modtagerne forinden var underrettet om oplægningen. Alligevel blev B frifundet, fordi modtagerne, der i hvert fald den 9. marts var gjort bekendt med oplægningen den 8. marts, ikke straks derefter hjemtog partiet og ikke straks efter hjemtagelsen tørrede de enkelte plader, ligesom et detaljeret syn og skøn ikke blev gennemført straks, men først den 11. maj, hvilket betød, at det var umuligt med blot nogenlunde sikkerhed, at fastslå, om der var opstået skader af betydning den 9. marts og i bekræftende fald, hvor omfattende skaderne da var. En klausul i konnossementet, hvorefter B havde fraskrevet sig ansvar for beskadigelse m.v. efter losningen, fritog ham ikke for ansvar for den fejlagtige oplægning.

UFR 1953.1157 SHD - Søtransport - Sølovens § 115 - Skade efter oplægning på kaj

Antaget, at det ikke alene på grundlag af konnossementets ansvarsfrihedsklausuler, der begrænsede rederen R's ansvar til den tid, godset var ombord i skibet, kunne fastslås, at R var ansvarsfri for skade, forvoldt af regn, på nogle baller hamp, der var losset fra skibet og oplagt på kajen. Efter sølovens § 115 påhvilede det skibet at etablere en fyldestgørende forvaringsordning og at gribe ind, såfremt der i forbindelse med udlosningen iagttoges forhold, der kunne udsætte godset for fare under oplægningen, og det under sagen oplyste afgav ikke fornødent grundlag til at tage standpunkt til, om disse forpligtelser var opfyldt.

5.3. Ansvaret for godset før og efter transporten

SHT 1952.10 SHD - Søtransport - Konnossement - Ansvarsfrihed

En bestemmelse i et konnossement om at godset ved ikke-rettidig modtagelse henlå for modtagerens regning og risiko, kunne ikke fortolkes som ansvarsfrihed for vedkommende rederi, såfremt det udviste fejl eller forsømmelighed ved godsets opbevaring.

Denne dom udtrykker et vigtigt princip: Rederen kan ikke – selv om rederen mener at have fraskrevet sig ansvar for godset efter losningen – lade fem og syv være lige efter losningen. Han må sørge for, at godset bliver oplagt på passende måde.

En begrænsning af varetægtsperioden kræver en udtrykkelig tilkendegivelse:

UfR 1945.44 HD - Søtransport - Lastede i regnvejr - Ansvar for gods

Ved losningen i København af et i Ålborg i S/S »Odin« indladet parti cement i papirsække viste det sig, at næsten alle de nederste sække var beskadiget af fugtighed i plankerne hidrørende fra regnvejr under losningen af den forrige last, og at andre sække var beskadiget som følge af regnvejr under lastningen. I konnossementet hed det, at ladningen var modtaget »i god og forsvarlig stand«, samt »fragten og øvrige betingelser i henhold til certeparti«. Ladningsmodtageren L krævede skaden erstattet af rederiet R. Antaget, at der ikke ved sålydende bestemmelse i certepartiet: »Lasten skal lastes, stuves og losses i 8 samlede arbejdsdage (vejret tilladende) fri for udgifter for skibet«, var sket nogen ændring i den R iflg. Sølovens § 89, stk. 1, påhvilende pligt til at sørge for stuvning m.m. sålidt som reglen i § 118 om R's ansvar for godset. Der fandtes derhos ikke i afskiberens forhold at være grundlag for at fritage R for ansvaret for, at kaptajnen uanset regnen fortsatte lastningen til skade for godset, og den omstændighed, at afskiberens folk F havde ydet assistance ikke blot med hensyn til garneringens fremskaffelse, som ved certepartiet var pålagt befragteren, men også med hensyn til dens anbringelse og lastrummenes øvrige indretning, fandtes ikke at kunne medføre ansvarsfrihed for den øvrige, fra utilstrækkelig garnering hidrørende, skade, ligeså lidt som den omstændighed, at F havde foretaget stuvningen, kunne fritage R for ansvar efter sølovens § 118 overfor L som ladningsmodtager. (Dissens).

Sølovsudvalget konkluderer i sin betænkning om forslaget til en ny sølov, at afgrænsningen af den tvingende ansvarsperiode har givet anledning til fortolkningsproblemer, når det gælder om nøjagtig at fastsætte grænserne for fragtførerens ansvar. Sølovsudvalget har adopteret Hamburg-reglerne model om varetægtsperioden som udgangspunkt for ansvaret i oplægget til en ny sølov. Dette er en udvidelse af det ufravigelige ansvar, men sølovsudvalget understreger, at dette ikke strider imod Haag-Visby-reglerne, som i sin tid stillede de deltagende stater frit med hensyn til hvilket ansvar, der skulle gælde i perioden før lastningen og efter losningen. De foreslåede regler findes i den nye § 274 om ansvarsperioden.

5. Transportskader

Forslaget til den nye sølov bevarer i § 285 fragtførerens adgang til fraskrivelse af ansvar ved »fremmede« transportafsnit, hvor godset befordres af en anden fragtfører, typisk ved for- og eftertransport. Adgangen hertil er dog begrænset i forhold til sølovens nugældende § 168, idet der dels stilles krav til aftalen om anvendelse af en fremmed underfragtfører, dels kræves navngivning af denne underfragtfører. Dette sidste vil i praksis antagelig ofte volde vanskeligheder, fordi underfragtføreren sjældent er kendt på kontraheringstidspunktet. Dette kan medføre, at dokumentudstedelsen forsinkes, indtil de nødvendige data foreligger, og det kan være til ulempe for transportkøberen, for eksempel ved rettidig opfyldelse af remburs.

KAPITEL 6

Erstatningen

Hovedreglen i dansk ret om erstatning for skadegørende handlinger eller undladelser er, at skadevolderen skal betale fuld erstatning for det økonomiske tab, som påføres en anden person – hvad enten tabet påføres ved en ansvarspådragende handling i privatlivet – udenfor kontraktsforhold – eller tabet opstår som følge af en misligholdelse af en aftale. Den skadelidtes tab skal dækkes så vidt muligt fuldt ud, så skadelidte stilles økonomisk, som om skaden ikke var sket.

Dette gælder fuldt ud i de fleste misligholdelsestilfælde af aftaleretlig karakter. Fragtføreren kan ikke begrænse ansvaret for fejlagtig udlevering, for uberettiget deviation og for udlevering af gods i strid med en instruktion om opkrævning af et efterkravsbeløb inden overgivelsen til modtageren.

I den del af transportjuraen, som handler om skade på godset – herunder beskadigelse, manko, fuldstændig bortkomst og forsinkelse – har man imidlertid indført restriktive regler dels om de poster, der kan anerkendes i erstatningsopgørelsen, dels om begrænsninger af erstatningsbeløbet: En række tabsposter kan ikke fås erstattet, og erstatningens omfang er på forhånd fastsat til nogle maksimale beløb, som erstatningen ikke kan overstige, selv om det lidte tab er større end de fastsatte beløb.

Såfremt der foreligger ansvar for fragtføreren, opstår der i disse tilfælde to spørgsmål:

1. Hvorledes skal erstatningen beregnes, og
2. hvorledes er erstatningen eventuelt begrænset.

Det er disse spørgsmål, som behandles i dette kapitel.

6.1. Beregning af erstatning

Det er karakteristisk for transportjuraen, at der stilles store krav til sammenhængen mellem skaden og erstatningen. Jo længere afstand, der er mellem

6. Erstatningen

den skadevoldende begivenhed – eller undladelse – og den krævede erstatning, jo mindre er mulighederne for gennemførelse af erstatningskravet. I transportjuraen anerkender man som hovedregel for eksempel ikke erstatning for følgeskader.

Dette kommer klart frem i baneloven og CMR-lovens erstatningsregler. Det er nemlig karakteristisk for disse loves regler om tabsopgørelse, at disse regler afskærer erstatning for de såkaldte følgeskader. En typisk erstatningsopgørelse efter banelovens § 33 og CMR-lovens § 29 om erstatningens størrelse ved bortkomst kan indeholde følgende poster:

1. Godsets værdi på afsendelsespladsen (børspris eller markedspris)
2. Fragt
3. Told
4. Andre omkostninger ved befordringen

Dette indebærer, at ladningsejerens individuelle interesse i godset og den bag transporten liggende handelsaftale må vige for lovenes – specielt CMR-lovens og jernbanelovens – standardiserede erstatningsudmåling.

Disse regler svarer til sølovens § 120, stk. 1, om markedsprisen som udgangspunkt for tabsberegningen. Banelovens og CMR-lovens regler er dog mere restriktive end sølovens, specielt fordi søloven godkender en markedspris på lossestedet; ved jernbane- og landevejstransport er udgangspunktet værdien på afsendelsesstedet. Det hjælper således ikke en ladningsejer, at godset er blevet solgt meget fordelagtigt på modtagelsesstedet, såfremt der er tale om en CMR- eller en banetransport, for det er ved jernbane- og landevejstransport – i modsætning til søtransport – markedsværdien på afsendelsesstedet, der er afgørende efter § 29. Se følgende afgørelse:

UfR 1969.34 HD – Vejtransport – Erstatning – Vareværdi på afsendelsesstedet
Erstatning for et parti jordbær, der blev ødelagt under vejtransport fra Holland til Danmark, fastsat efter CMR-loven på grundlag af oplysninger fra hollandske institutioner om varens værdi i Holland.

I sagen UfR 1988.274 SHD (refereret i afsnit 5.1.2.) fandtes godsets værdi efter CMR-lovens § 29 i relation til sælgeren og dennes forsikringsselskab at være købsprisen og ikke sælgerens højere hjemmemarkedspris i Sverige.

Erstatning på basis af fragtføreransvar kan ikke sammenlignes med den erstatning, som forsikringsselskaber udbetaler ved dækning under en typisk vareforsikringspolice. I nogle henseender kan en ansvarserstatning give erstatning for forhold, som en vareforsikringspolice som hovedregel undtager som dækningsområder, for eksempel manglende opkrævning af efterkrav

6.1. Beregning af erstatning

eller forsinkelse. Det er imidlertid undtagelsen at fragtførerens ansvarsforsikring erstatter mere end vareforsikringen. Det er som regel omvendt. Det skyldes bl.a. at fragtføreren kan begrænse sit ansvar beløbsmæssigt, og at reglerne om tabsopgørelsen er restriktive; transportjuraens erstatningsregler giver for eksempel ikke mulighed for erstatning af en såkaldt imaginær avance på 10%, som de fleste vareforsikringer accepterer.

Det er tit afgørende for transportkøberens muligheder for gennemførelse af erstatningskrav, at kravet er gjort korrekt op, og at der foreligger dokumentation for kravets enkelte poster. Man kan sagtens forestille sig, at der pålægges fragtføreren ansvar for en given skade, men at der ikke udmåles erstatning, fordi et tab ikke er dokumenteret. Se for eksempel:

UfR 1979.268 SHD - Vejtransport - Erstatning - Dokumentation for tabet
S lod som speditør for K vognmand V foretage transport af et parti kød til Italien. Ved losningen fik fragtbrevet påtegning om, at 822 kg lå dynget sammen oven på hinanden. Ved betalingen til K fradrog modtagerfirmaet et beløb svarende til et svind på 30% af de 822 kg. K modregnede derpå det fradragne beløb i S' fragttilgodehavende. Under sag anlagt af S mod V til betaling af det fradragne beløb lagdes det til grund, at årsagen til, at en del af kødet ved ankomsten til bestemmelsesstedet var faldet ned på lastvognens bund, var uopklaret. V fandtes efter CMR-loven § 24, stk. 1, ansvarlig for det tab, som måtte være lidt. Det lagdes til grund, at kødet var beskadiget, og at der herved var lidt tab, men da der ikke var forelagt retten oplysninger, der godtgjorde eller sandsynliggjorde tabets størrelse, blev V frifundet.

6.1.1. Følgeskader

Med de ret restriktive regler om tabsopgørelse efter i hvert fald CMR- og baneloven in mente er det naturligt, at der har samlet sig stor interesse om ovenstående opgørelses punkt 4 om andre omkostninger ved befordringen, som oprindeligt må antages at skulle dække for eksempel udgifter til udskrivning og frembydelse af told- og forsendelsesdokumenter, udlæg af vejafgifter, forsikringspræmier, legalisering af dokumenter og andre afsendelses- og transitomkostninger.

Udgangspunktet har sikkert været, at man ville tilkende transportkøber den, der måtte svare til den såkaldte negative kontraktsinteresse i forbindelse med transportaftalen, ved at friholde transportkøber for de faktiske omkostninger, der har været forbundet med transportens påbegyndelse og gennemførelse. Derimod stilles transportkøber ikke som om transporten var blevet gennemført uden skade. Dermed ville transportkøber jo opnå den såkaldte positive opfyldelsesinteresse, som § 29 direkte berøver ladningsejeren, fordi man især ikke vil honorere følgeskader, herunder interessen i handelens gennemførelse og den heraf afledte fortjeneste.

6. Erstatningen

Højesteret har imidlertid strakt begrebet »andre omkostninger ved befordringen« meget vidt i følgende dom, hvor Højesteret anerkender en spiritusafgift, opkrævet af det hollandske toldvæsen efter tyveri af godset, som en sådan omkostning.

UfR 1987.481 HD - Vejtransport - Erstatning - Spiritusafgift

Det danske transportfirma F 1 påtog sig at transportere et parti likør fra den hollandske fremstiller til København og overlod transporten til det hollandske firma F 2, der igen overlod transporten til F 3. I Holland blev partiet under transporten stjålet, og der skulle herefter efter hollandsk ret betales afgifter af likøren. I overensstemmelse med en engelsk overhusdom fandtes afgifterne ikke omfattet af CMR-konventionens art. 23, stk. 1, eller lovens § 29, stk. 1, men derimod som »omkostning ved befordringen« af konventionens art. 23, stk. 3, og lovens § 29, stk. 3. F 1 og F 2, der først for sent havde oplyst, at transporten var udført af F 3, dømtes in solidum til at betale det fulde beløb, således at det endeligt skulle udredes af F 2. - Dommen er tillige omtalt i afsnit 8.3. om forældelse mellem flere fragtførere.

Den engelske Overhusdom, som nævnes i denne dom, er fra 9. november 1977 (Buchanan and Co. Ltd. mod Babco Forwarding and Shipping (UK) Ltd. - Lloyds Law Reports 1978, 119 House of Lords. Dommen findes også i ETL 1978.75).

Den engelske dom behandler spørgsmålet om erstatning for afgift af 1.000 kasser whisky, stjålet under transport pr. lastbil fra Glasgow til Iran. Tyveriet skete, medens lastbilen var parkeret fra en fredag til en tirsdag på en parkeringsplads. Prisen for whiskyen var 7.000 £, medens afgifterne løb op i 30.000 £. Der var ikke tvist om ansvaret, men om hvorvidt erstatning også skulle omfatte afgiften. Whiskyens ejer gjorde gældende, at whiskyens værdi var pris plus afgift efter § 29, stk. 1, altså 37.000 £. Såfremt retten kun ville fastsætte værdien til 7.000 £ efter stk. 1, gjorde ejeren gældende, at de 30.000 £ skulle betales efter stk. 3. Det engelske overhus ville ikke acceptere det første synspunkt, men gav (med dissenser) whiskyens ejer medhold i det sidste.

Dommen fortolker ordene i § 29, stk. 3, bredt; det upræcise ord »ved« erstattes ved fortolkningen af en betydning, der svarer til »som følge af«. Dermed udvides den liste, som kan skrives over omkostningselementer i § 29, stk. 3.

Sø- og Handelsretten accepterede i sagen UfR 1989.335 SHD, citeret i afsnit 1.3.1.2., omkostninger som følge af en omlæsning efter at godset havde forskubbet sig. Retten udtalte, at det måtte antages, at det tab, som den påkrævede omlæsning havde påført B, kunne kræves dækket som skade efter CMR-loven.

6.1. Beregning af erstatning

Søloven og luftfartsloven er udtryk for en mere liberal holdning til følgeskader end baneloven og CMR-loven. Hverken sølovens § 120 om tabsopgørelsen eller luftfartslovens erstatningsbestemmelser afskærer erstatning for anden skade end godsets værdi. Dette spørgsmål må derfor afgøres efter almindelige erstatningsregler.

Blandt følgeskaderne er typisk en økonomisk gevinst i form af en eksportpræmie som for eksempel EF's såkaldte monetære udligningsbeløb og restitutioner på basis af forudfastsættelsesattester. Sø- og Handelsretten har i dommen UfR 1980.850 SHD, citeret i afsnit 1.5.1.3. anerkendt et såkaldt monetært udligningsbeløb som en del af godsets værdi ud over fakturabeløbet i en tabsopgørelse.

I en dom om en søtransport – NDS 1960.480 SHD, citeret i afsnit 5.3.1. – afviste Sø- og Handelsretten at give erstatning for mistet dollarpræmie, som måske kan sidestilles med nutidens EF-tilskud, idet retten udtalte, at varens værdi ikke kunne sættes højere end fakturaprisen, således at tab af dollarpræmie ikke kunne erstattes.

Disse to domme – UfR 1980.850 SHD og NDS 1960.480 SHD – er ikke indbyrdes forenelige. Det er ikke umiddelbart forståeligt, at Sø- og Handelsretten i det ene tilfælde, hvor sagen skal afgøres efter CMR-lovens restriktive opgørelsesregler, accepterede erstatning for tab af EF-tilskud, medens den samme ret tidligere på et mere liberalt – søretligt – område nægtede at anerkende et tilsvarende beløb. Dommene kan måske læses som udtryk for den skærpelse i domstolenes bedømmelsen af fagfejl, som utvivlsomt har gjort sig gældende fra 1960 til 1980, men denne skærpelse burde kun give sig udtryk i bedømmelsen af ansvarsgrundlaget, ikke erstatningens størrelse.

CMR-lovens restriktive opgørelsesregler var ikke påberåbt i sagen UfR 1986.16 HD, citeret i afsnit 4.6., om en EF-attest, der blev væk på et færg kontor i Københavns havn, selv om bortkomsten skete ved starten af en international landevejstransport. Her blev spørgsmålet om hæftelsen for tab af EF-tilskud afgjort efter almindelige erstatningsregler. Højesteret anså ikke tabet for at have været upåregneligt, da speditøren burde have været bekendt med de for sådanne attester gældende regler. Retten fandt således ikke grundlag for, at eksportøren skulle bære nogen del af tabet.

Medens der gælder forholdsvis restriktive regler om erstatningsopgørelsen ved beskadigelse og tab af gods, synes erstatningen i anledning af misligholdte aftaler om opkrævning af efterkrav at kunne opgøres til efterkravsbeløbet. CMR-loven synes at antyde, at der kan være tale om en erstatning, der er mindre end efterkravsbeløbet, jævnfør CMR-lovens § 34 om »tab indtil efterkravsbeløbet«, men dette tab synes i typetilfældet på forhånd at være fikseret til efterkravsbeløbet. Se for eksempel:

6. Erstatningen

UfR 1955.188 ØLD - Vejtransport - Erstatning - Efterkrav

K havde fået en del af et købt vareparti udleveret, medens resten skulle sendes med fragtmand F og udleveres mod efterkrav af købesummen for hele partiet. F, der udleverede restpartiet uden at sørge for at efterkravsbeløbet blev opkrævet, tilpligtedes at erstatte sælgeren hele dette beløb og ikke blot købesummen for det af F transporterede vareparti.

6.1.2. Skønsmæssig erstatning

Domstolene foretager ofte en skønsmæssig fastsættelse af erstatningen. Det gælder også på transportområdet, hvor det tit er vanskeligt at få præcise oplysninger om forholdene. Se som eksempel herpå:

UfR 1979.1018 HD - Vejtransport - Erstatning - Skønsmæssig erstatning

Størrelsen af erstatningskravet mod en fragtfører, som var ansvarlig for beskadigelse af en ladning fersk kød ved et kørselsuheld i Italien, fastsat skønsmæssigt til 65.000 kr. med udgangspunkt i en ved havariet optagen rapport. Det fandtes at måtte komme ladningsmodtageren – og dermed en successor i kravet – til skade, at modtageren i strid med de af havarietssperten på uheldsstedet givne instruktioner disponerede så hurtigt over den væsentligste del af kødet, at yderligere undersøgelser ikke kunne foretages, og at der ikke fra modtageren var tilvejebragt oplysninger om, til hvilken pris kødet var solgt. En af en dyrlæge på bestemmelsesstedet afgivet erklæring blev ikke lagt til grund, da den af ham foretagne undersøgelse af ladningen i strid med de på uheldsstedet givne anvisninger fandt sted uden underretning til eller medvirken af havaribureauets repræsentant, og en senere afgiven sagkyndig erklæring blev heller ikke lagt til grund, da den alene hvilede på besigtigelse af to kroppe. (Dissens for at lægge sidstnævnte erklæring til grund og herefter fastsætte erstatningen til 100.000 kr.)

En skønsmæssig erstatning kan også hvile på andre principper end de rent økonomiske, herunder den del af dansk rets almindelige erstatningsregler, som forudsætter dels et rimeligt forhold mellem begåede fejl og det tab, der opstår, dels at erstatningen ikke overstiger det påregnelige tab. Udvikler en i sig selv ringe fejl sig til en uforholdsmæssig og upåregnelig katastrofe, er der gode chancer for at domstolene vil skære i det forlangte erstatningsbeløb.

I den følgende sag tilsidesatte retten en ansvarsbegrænsning i NSAB, men begrænsede alligevel ansvaret:

UfR 1968.282 HD - Vejtransport - Erstatning - Påregnelige følger, NSAB tilsidesat

Fabrikant F, der havde solgt granatdele til Iran, anmodede speditør S om at sørge for forsendelsen, som skulle ske med skib fra en fransk havn. S traf med vognmand V aftale om, at transportere varerne dertil. V opgav i motorkøretøjets TIR-carnet godsets art som »composant de fer pour construction« og undlod at søge tilladelse til kørsel med sprængstoffer gennem Frankrig. De franske myndigheder beslaglagde motorkøretøjet og varerne, og for at opnå frigivelse af disse måtte V forligsmæssigt indgå på en bøde på 100.000 FF, som F betalte. F krævede derefter bødebeløbet og

6.1. Beregning af erstatning

det af ham i øvrigt lidte tab erstattet af S og V. S, der udelukkende havde handlet som speditør, blev frifundet. V fandtes erstatningspligtig over for F, men da tabet langt oversteg, hvad der kunne påregnes som en rimelig følge af de af V begåede fejl, begrænsedes erstatningsansvaret fra 171.000 kr. til 50.000 kr. Speditørforbundets almindelige bestemmelse om ansvarsbegrænsning til 20.000 kr. kunne ikke finde anvendelse. (Dissens med hensyn til ansvarsbegrænsningen). (Kommentar 1968 B 342)

Den skønsmæssige erstatning har to forudsætninger i denne dom: Tabet var både upåregneligt og oversteg rimelige følger af fejlen. Begge forhold er grundbegreber i almindelig dansk erstatningsret.

NSAB blev tilsidesat, fordi sagen blev behandlet som en CMR-sag, og CMR-lovens præceptivitet giver ikke mulighed for samtidig anvendelse af NSAB.

Det kan ofte være vanskeligt at formulere en præcis tabsopgørelse i sager om erstatning efter forsinkelse med løbende økonomiske konsekvenser, fordi årsagsforbindelsen mellem forsinkelsen og det økonomiske tab bliver mindre og mindre efterhånden som tiden går. I sagen UfR 1967.181 VLD bestod tabet i ekstra udgifter til demonstration af en tøjkollektion. Hvor transportkøberen kunne have nøjes med at vise frakkerne frem på eet købestævne, måtte transportkøberen på grund af forsinkelsen opsøge kunderne i deres forretninger:

UfR 1967.181 VLD - Luftfragt - Forsinkelse - Skønsmæssig erstatning

To partier frakker, som grosserer G havde købt i Østrig, blev som følge af en fejl fra luftfartsselskabet S's side forsinket. Luftfartsselskabet dømtes til at betale G en skønsmæssigt fastsat erstatning på 1.400 kr. for ekstraudgifter til repræsentationsrejser, der var nødvendige fordi frakkerne på grund af forsinkelsen ikke var blevet forvist på det halvårige indkøbsmøde, som en branchesammenslutning arrangerede.

6.1.3. Havariagentens besigtigelse og skøn

Domstolene er ofte nødt til at forlade sig på det skøn over skadens omfang, som en havariexpert har udøvet under en besigtigelse i forbindelse med skadens konstatering. Såfremt havariexpertens rapport iøvrigt lever op til de kvalitetskrav, der kan stilles, og såfremt rapporten forekommer tilstrækkelig objektiv, vil den som hovedregel blive lagt til grund ved sagens behandling.

Måske kan man sige, at der gælder en formodning om at en havarirapports beskrivelse af skaden og dens årsager umiddelbart bør kunne lægges til grund for domstolenes behandling af sagen. Havariexpertens har – i modsætning til de fleste andre, der deltager i sagens behandling – været på stedet og set det beskadigede gods. I en dom, UfR 1985.542 HD, citeret i afsnit 5.2.4., udtalte Højesteret, at der ikke fandtes tilstrækkeligt grundlag for

6. Erstatningen

at tilsidesætte havariagentens iagttagelser og vurderinger. Dette er antagelig udtryk for et generelt princip, som kan genfindes i følgende afgørelser:

UfR 1988.914 HD - Vejtransport - Havariekspert - Køle/fryseskade

Kød var delvis fordærvet ved ankomsten til modtageren i Italien. I overensstemmelse med surveyors erklæring lagt til grund, at varerne havde været for varme ved inladrningen, og fragtføreren blev derfor frifundet. Fragtførerens trykte forbehold om varernes tilstand blev ikke tillagt betydning.

UfR 1987.761 HD - Vejtransport - Erstatning - Skade i procent af vareværdi

Ved ankomst i kølevogn til aftager i Tyskland fandtes temperaturen for et parti vacuumpakke friske svinemørbrader at være for høj, således at varernes holdbarhed var nedsat. Dette ansås for en beskadigelse af kødet. Temperaturen i kølevognens anhænger kunne ikke nedbringes til den i fragtbrevet aftalte temperatur på + 1 grad Celcius. Vognmanden ansås ansvarlig for skaden, som efter havarikommissærens udtalelser burde fastsættes til 6% af fakturaværdien.

UfR 1971.284 HD - Vejtransport - Erstatning - Værdiforringelse

To vognmænd, F, befordrede et parti slagtede kyllinger og kalkuner fra Danmark til Schweiz. Det fandtes på grundlag af erklæringer om varernes tilstand ved fremkomsten godtgjort, at både kyllinger og kalkunerne på grund af deres udseende var forringet i værdi og ikke kunne sælges til fuld pris. F, der i medfør af § 24 i CMR-loven var ansvarlige for værdiforringelsen, idømtes erstatning.

På den anden side forbeholder domstolene sig censur overfor havariagentens egenmægtige intervention. En havariagent er ikke bemyndiget til at træffe afgørelse angående en skade og dennes størrelse, sagde retten i denne sag:

UfR 1986.734 SHD - Vejtransport - Erstatning - Ansvar for beskadiget kød

Efter en transport ad landevej af en ladning oksekød fra slagteri S til fem forskellige modtagere i Italien blev der under aflæsning hos modtager nr. 4 rejst indsigelse mod kødets kvalitet. Transporten blev udført af firmaet T. Efter at der var foretaget besigtigelse, blev der mellem havariagenten og modtagerne nr. 4 og nr. 5 aftalt et nedslag i prisen på 20 %. Under sagen, anlagt af S's forsikringsselskab F mod T, blev det lagt til grund, at kødet ikke led af mangler ved indlastningen, at der ikke var sket fejl ved læsningen, og at kødet som anført i besigtigelsesrapporten var beskadiget ved afleveringen hos modtager nr. 4. Det fandtes dernæst ikke godtgjort, at skaden skyldtes forhold, der kunne fritage for ansvar efter CMR-lovens § 24, stk. 2, og heller ikke varens beskaffenhed kunne medføre ansvarsfrihed efter § 25, stk. 1, punkt d. Udtalt, at en havariagent ikke er bemyndiget til at træffe afgørelse angående en skade og dennes størrelse. I dette tilfælde var besigtigelsen imidlertid foretaget efter chaufførens begæring og af det firma, der sædvanligvis optrådte for T. Det blev herefter pålagt T at udrede erstatning.

I sagen UfR 1986.561 SHD tilsidesatte retten fuldstændigt en havarirapport, der var optaget af en af Lloyds havarieksperter:

6.1. Beregning af erstatning

UfR 1986.561 SHD - Søtransport - Reklamation - Havarirapport tilsidesat

Forsikringsselskabet F rejste krav overfor et partrederi R i anledning af manko i og beskadigelse af et parti sildemel, der var transporteret med R's skib i september 1982 fra Ålesund i Norge til Alexandria. Sildemelet blev losset til lægtene den 25. og 26. september, medens skibet lå for anker i inderhavnen i Alexandria. Statement of facts vedrørende losningen blev underskrevet uden forbehold af en repræsentant for modtageren den 26. september 1982. Det kunne ikke antages, at der fra modtagerens side var reklameret før den 7. oktober 1982. Bevisbyrden påhvilede herefter modtageren. En af Lloyds udarbejdede besigtigelsesrapport blev tilsidesat, idet hverken kaptajn eller styrmand havde været bekendt med besigtigelsen, og idet rapporten iøvrigt var uforenelig med modtagerens kvittering på statement of facts.

CMR-lovens bestemmelser om opgørelse af erstatning er tilsyneladende klare, men fører i praksis ofte til tvister, fordi der er tvivl om skadens omfang. Se som eksempel herpå:

UfR 1985.5 HD - Vejtransport - Erstatning - Totalskade

Et parti dybfrosne kager, som af fragtføreren F transporteredes fra Holland til Nyborg, viste sig ved ankomsten at være optøet. Køberen afviste herefter varen over for importøren I, der krævede erstatning af F for totalskade. F anerkendte erstatningspligten, men bestred, at der forelå bevis for totalskade. Det lagdes til grund, at salg til anden side krævede veterinærmyndighedernes tilladelse på grundlag af laboratoriemæssige undersøgelser. F, der selv havde mulighed for og var opfordret til at lade undersøgelserne foretage, fandtes under de foreliggende omstændigheder ikke med rimelighed at have kunnet kræve varerne undersøgt og bortsolgt af I. Skaden blev herefter betragtet som totalskade.

Havarirapporter koster naturligvis penge. De fleste havariagenter arbejder efter timebetaling, og en havarirapport løber let op i 2-3.000 kr. – eller mere. I sagen UfR 1988.1074 SHD accepterede Sø- og Handelsretten forklaringer fra chauffør og modtager som bevis for en beskadigelse. Omkostningerne ved optagelse af havarirapport ville, udtalte retten, stå i misforhold til de involverede værdier.

Se iøvrigt Jes Anker Mikkelsen og Mogens Nielsens artikel om havariagenter i NFT 1985.194.

6.1.4. Forsinkelse

Erstatningen for forsinkelse forudsætter, at transportkøberen har lidt skade i anledning af forsinkelsen. Det er altså ikke en præmie, der skal betales! Der ses her bort fra at nogle fragtførere – specielt på fly- og kurerområdet – afstår fra at kræve fragt betalt, når godset kommer frem efter udløbet af en bestemt frist eller efter et vist tidsrum, uanset om transportkøberen har lidt et tab på grund af forsinkelse. Det svarer til den almindelige begrænsning af fragtbetøb på landevejs- og baneområderne, hvor erstatningen højst kan nå

6. Erstatningen

op på fragtbeløbene. Normalt forudsættes imidlertid i så fald et tab, inden der skal betales erstatning, også for forsinkelse. Når der ikke foreligger et sådant tab, er der tale om en kulancemæssig erstatning uden juridisk baggrund. Begrundelsen må søges i markedsføringsmæssige motiver.

Det er i alle normalt tilfælde en udtrykkelig forudsætning for erstatning for forsinkelse, at der foreligger en normal erstatningsopgørelse over det tab, som transportkøberen mener at kunne dokumentere. Er der tale om forsinkelse ved en terminstransport, kan der for eksempel være tale om erstatning for tab af mistet salg ved den messe, hvor godset skulle have været udstillet. Eller erstatning for udgifter til det hold montører, som ventede forgæves på godset efter den aftalte leveringsfrist. I disse tilfælde vil det som oftest være ret let at gøre erstatningskravet op.

Det er som regel sværere at gøre erstatningen op i tilfælde, hvor der er tale om den almindelige forsinkelse.

UFR 1983.287 SHD - Vejtransport - Erstatning - Fald i markedspris efter sen ankomst

Importør A gjorde med hensyn til en aftale med vognmand V om transport af et parti citroner fra Grækenland til Kolding gældende, at V var ansvarlig for det tab, A havde lidt som følge af, at lastning af varen i Grækenland ikke som aftalt fandt sted den 28. eller 29. november 1980, men først den 1. december s.å. Det påståede tab skyldtes dels forringelse - råd, mug - af citronerne, dels at markedsprisen var faldet i forhold til det tidspunkt, hvor ladningen havde kunnet påregnes at fremkomme. Det fandtes ikke godtgjort, at varen var beskadiget ved ankomsten til modtageren her i landet, og at der ved fragtaftalen var tilsikret levering af godset hos modtageren til bestemt tid med den følge, at A var berettiget til erstatning for eventuelt tab i anledning af fald i markedsprisen på citroner i dagene mellem den påregnede og faktiske ankomst til modtageren. V blev derfor frifundet for det af A rejste krav, hvis rigtighed i øvrigt ikke var tilstrækkeligt dokumenteret.

Se afsnit 6.2. om reglerne om begrænsningen af erstatningen ved forsinkelse. Der er ofte tale om en begrænsning til fragtbeløbet.

6.1.5. Fra forsinkelse til bortkomst

På et tidspunkt bliver forsinkelsen alvorlig. Godset kan jo ikke udeblive i al evighed. Der er derfor behov for en regel om hvornår forsinkelsen holder op med at være forsinkelse, så transportkøberen i stedet kan betragte godset som bortkommet. Der er tale om en såkaldt konverteringsregel: Forsinkelse bliver til bortkomst.

CMR-lovens § 28 og banelovens § 32 er sådanne regler om konvertering af forsinkelse til bortkomst. Inden for fristerne i CMR-lovens § 28 og banelovens § 32 kan godset endnu komme til veje uden at der opstår andet end et forsinkelsesansvar. På et eller andet tidspunkt må man imidlertid

6.1. Beregning af erstatning

skære igennem og anse godset for at være tabt, når det endnu ikke er kommet frem. CMR-loven fastsætter fristerne til 30 dage, når der er aftalt en afleveringsfrist, og 60 dage i alle andre tilfælde. Ved banetransport er fristen 30 dage.

NSAB indeholder nogle tilsvarende frister, nemlig 30 dage ved indenrigs befordring, 60 dage ved transport inden for Europa og 90 dage ved transport uden for Europa. FIATA FBL indeholder en frist på 90 dage. Hamborg-reglerne indeholder også en regel om konvertering af forsinkelse til bortkomst. Er godset ikke udleveret indenfor 60 dage efter det tidspunkt, da levering skulle være sket, kan ladningsejeren efter Hamborg-reglerne betragte godset som bortkommet.

CMR-lovens § 28, stk. 2, 3 og 4 og banelovens § 32, stk. 2, 3 og 4 indeholder nogle ret komplicerede, formelle regler om ladningsejerens rettigheder, såfremt godset genfindes efter at være bortkommet. Reglerne skal læses i lyset af det forhold, at fragtføreren efter at have betalt erstatning principielt indtræder i ejendomsretten til godset. Fragtføreren har ret til at overtage godset og at sælge det til trediemand eller på anden måde disponere over det, når fragtføreren har betalt erstatning. Bestemmelserne i CMR-lovens § 28 og jernbanelovens § 32 er en form for »forkøbsret«. Ladningsejeren kan overtage sit tidligere bortkomne, nu genfundne gods mod at betale erstatningen tilbage. Ladningsejeren bevarer et krav på erstatning for forsinkelse.

NSAB § 19 siger udtrykkeligt, at speditøren indtræder i ejendomsretten til godset, når speditøren har erstattet godset fuldt ud. Det må antages, at speditøren indtræder i ejendomsretten forholdsmæssigt ved betaling af en delvis erstatning.

Dette kan stride imod ladningsejerens interesser. Har gods – for eksempel fødevarer – været længe undervejs, kan det have forvandlet sig fra primavarer til sekundavarer, så det kun kan sælges til nedsat pris. Det kan skade en mærkevaresælgers renommé. Derfor giver loven ladningsejeren mulighed for at tage godset tilbage mod betaling af fragt og tilbagebetaling af erstatningen. I nogle tilfælde er det ikke muligt for ladningsejeren at opgive ejendomsretten; forsvaret kan for eksempel næppe overdrage retten til våben og ammunition til en speditør, der har betalt erstatning for nogle skader på disse særlige godsarter.

Ladningsejeren må i disse tilfælde vælge mellem at få en erstatning og opgive ejendomsretten eller at afstå fra erstatningen. Ladningsejeren kan ikke både få erstatning og beholde godset.

Se iøvrigt afsnit 6.5. om overtagelse af ejendomsretten efter betaling af erstatning.

6. Erstatningen

6.1.6. Rente

Bortset fra CMR-loven er transportretlige erstatningskrav og andre fordringer i anledning af transportaftaler undergivet de almindelige rentebestemmelser i dansk ret, herunder navnlig renteloven. Hovedreglen er her, at der skal betales rente, svarende til Nationalbankens diskonto plus – for tiden – fem procent fra forfaldsdagen. Er forfaldsdagen ikke fastsat i forvejen, skal der betales rente, når der er gået en måned efter den dag, da fordringshaveren har afgivet betalingskrav med særligt rentepåkrav. Er der ikke afgivet rentepåkrav og udvikler sagen sig til en retssag, skal der betales rente fra tidspunktet for stævningens indlevering til retten – den såkaldte procesrente.

Da den danske CMR-lov blev skrevet i 1950'erne, gjaldt der i Danmark en såkaldt procesrente på 5%, så dengang var der ikke grund til forbehold over for CMR-konventionens rente på 5%. Efter renteutviklingen i 1970'erne og efter ændringerne i gældsbrevsloven ved vedtagelsen af renteloven i slutningen af 1970'erne blev der løbet stormløb imod den lave rente efter § 35. Dommene i UfR 1979.366 HD, UfR 1979.332 HD og UfR 1980.96 HD er eksempler herpå. I ingen af tilfældene lykkedes det at opnå en højere rente.

Da rentefoden er fastsat i en international konvention, som Danmark folkeretligt har forpligtet sig til at efterleve, har man heller ikke kunnet ændre rentefoden i forbindelse med de øvrige ændringer af morarenter ved rentelovens vedtagelse.

Rentefoden på 5% gælder kun erstatningskrav. Fragtkrav forrentes enten efter fragtførerens individuelle betalingsbetingelser, når sådanne er vedtaget mellem parterne, eller efter de almindelige morarenteregler.

Normalt vil der efter dansk ret først kunne kræves rente ved retsforfølgning, medmindre der er afgivet et påkrav i rentelovens forstand forinden. CMR-loven giver mulighed for rente fra tidspunktet for et skriftligt kravets fremsættelse. Det vil ofte kompensere noget for den lavere rente. Begyndelsestidspunktet er kravets afsendelse. Denne dato vil typisk ligge langt tidligere end tidspunktet for stævningens indlevering til retten, og denne bestemmelse kan derfor, rigtigt udnyttet, give nogen compensation for den lave rente. Det er vigtigt at sikre bevis for kravets afsendelse; postalbefordring bør ske ved anbefalet brev.

CIM-konventionen indeholder i artikel 47 en tilsvarende 5%-regel. Denne regel er imidlertid ikke gentaget i baneloven, og DSB har derfor næppe hjemmel til påberåbelse af den lave rente ved forsinket betaling af erstatning. I stedet må det antages, at rentelovens bestemmelser må anvendes.

6.2. Ansvarsbegrænsninger

6.1.7. Valutaomregning

CMR-lovens § 35, stk. 2, er en praktisk regel om omregning af fremmed valuta. Den kurs, der skal anvendes, er den, der er gældende på betalingsdagen. Omregningen af SDR efter § 29, stk. 2, sker efter kursen den dag, der afsiges dom, eller den dag, parterne er enige om. Når der bortses fra muligheden for en partsaftale – som man typisk ikke kan blive enige om under en tvist – er det altså oftest ladningsejeren, der har risikoen for kursudsving under et sagsforløb. I en tid med stærke valutaudsving kan der være tale om ret betydelige beløb.

Ladningsejeren må her gøre op med sig selv om det er mest hensigtsmæssigt at stævne i danske kroner eller at angive stævningsbeløbet i den udenlandske valuta, hvori ladningsejeren har solgt godset. Vælges den sidstnævnte løsning, bærer ladningsejeren valutakursrisikoen.

Er der tale om ansvarsbegrænsning, vil det ofte være hensigtsmæssigt at stævne under anvendelse af SDR-beløbet.

6.2 Ansvarsbegrænsninger

Transportjuraen kendetegnes blandt andet af beløbsmæssige begrænsninger af erstatningspligten. Alle de internationale konventioner om fragtføreransvar – Haag-reglerne, Haag-Visby-reglerne, Warszawa-konventionen med tilhørende protokoller, CIM- og CMR-konventionerne – indeholder ansvarsbegrænsninger. Herved forstås, at erstatningen i tilfælde af helt eller delvist tab, beskadigelse og forsinkelse på forhånd er maksimeret til visse beløb. Inden for disse beløbsgrænser ydes erstatning, svarende til det individuelle tab, som transportkøberen kan opføre.

6.2.1. Oversigt over begrænsningerne

Ansvarsbegrænsningerne fremgår af denne oversigt:

6. Erstatningen

	Kilde	Bortkomst/skade	Forsinkelse
Sø- transpor	Søloven § 120 og § 235	667 SDR pr. kolli 2 SDR pr. kilo	
	Haag- reglerne § 4, stk. 5	1.800 kr. pr. kollo	
	Hamborg- reglerne	830 SDR pr. kollo 2,5 SDR pr. kilo	2,5 gange fragten
Bane- transport	CIM art 31	16,67 SDR pr. kilo	Dobbelt- fragt
	Baneloven § 33 DSBs Gods- befordrings- reglement	175 kr. pr. kilo	
Færger	Bane- loven § 15	700 kr. pr. køretøj eller 21 kr. pr. kilo	
Indenrigs vej- transport	Fragtmands- bestemmelserne (= CMR-loven)	8,33 SDR pr. kilo	Fragten
	Iøvrigt ingen retlig regulering		
Internatio- nal vej- transport	CMR-loven	8,33 SDR pr. kilo	Fragten
Luft- fragt	Luftfarts- lov § 111	17 SDR pr. kilo	
Kombineret transport	FIATA FBL Art. 8.3	2 SDR pr. kilo	Dobbelt- fragt
Spedition	NSAB § 25 Formidler	50.000 SDR pr. ordre eller 8,33 SDR pr. kilo	Fragten
	NSAB § 21 Fragtfører	8,33 SCR pr. kilo	Fragten

6.2. Ansvarsbegrænsninger

Fragtførernes argumenter for ansvarsbegrænsning er, at de værdier, som befordres, kan svinge meget, og at man er nødt til at have en maksimering af ansvaret, hvis der skal kunne tegnes ansvarsforsikringer. Der gives også tit udtryk for, at der bør være et vist forhold mellem den fragt, som indtjenes, og det ansvar, som påtages.

Sølovens bestemmelser om ansvarsbegrænsning var tidligere deklatoriske, så rederen kunne begrænse sit ansvar. Der krævedes altså en aktiv indsats fra rederens side for at ansvarsbegrænsningen kunne blive effektiv. Den skulle vedtages mellem parterne som et aftalevilkår.

I sagen UfR 1971.81 HD havde rederiet sat opslag op på færgen og aftrykt en klausul om ansvarsbegrænsning på billetten for at opnå denne vedtagelse af dette vilkår, og det accepterede Højesteret i en dom, der er blevet en klassiker i transportjuraen:

UfR 1971.81 HD - Søtransport - Ansvarsbegrænsning - Bilen i Limfjorden

Under befording med skib fra København til Ålborg rullede en personbil ud af en port, der var blevet åbnet nogen tid før skibets ankomst til Ålborg. Ejerens tab blev 40.696 kr. Rederiet havde på automobilbilletten fraskrevet sig ansvar »i videst muligt omfang«, jævnfør sølovens bestemmelser. Sø- og Handelsretten ville give bilens ejer fuld erstatning, men Højesteret fandt at rederiet på tilstrækkelig tydelig måde havde begrænset sit ansvar til kr. 1800, og selv om der fra besætningens side var begået fejl, der måtte betegnes som grov uagtsomhed, kunne ansvarsbegrænsningen ikke tilsidesættes.

Morten Pontoppidan omtaler sagen i et papir til det 12. nordiske søretsseminar i Åbo 1986 om færgetrafik (Marjus nr 126), idet han giver udtryk for sin forbavelse over dommen. Han karakteriserer rederiets adfærd som groft culpøs og er forbløffet over at det alligevel kun kom til at betale kr. 1.800. – Her var det passagerens forsikringsselskaber, der førte sagen, skriver Morten Pontoppidan, men havde passageren ikke haft forsikret, tror jeg ikke at rederiet ville have påberåbt sig retten til ansvarsbegrænsning. Se iøvrigt højesteretsdommer P. Spleths kommentar til dommen i UfR 1971 B 72.

Sø- og Handelsretten tilsidesatte et opslag om ansvarsbegrænsning i en færges passagergang i UfR 1968.916 SHD. Det fandtes ikke at opfylde de minimumskrav, der måtte stilles til en ansvarsbegrænsning efter sølovens daværende § 122. Dommen er refereret i afsnit 1.1.1.

Nu er sølovens ansvarsbegrænsninger præceptive efter sølovens § 168; de kan dog fraviges til ladningsejerens fordel. Man behøver altså ikke længere henvise til dem på hverken billet eller konnossement. Ansvarsbegrænsningerne ved sø-, jernbane-, landevejs- og lufttransport har alle hjemmel i de respektive love, og de omfattes af lovenes præceptivitet. Bortset fra

6. Erstatningen

søtransport, hvor begrænsningsbeløbene efter § 168 som nævnt kan fraviges til fordel for ladningsejeren, forhindrer præceptiviteten efter CMR-lovens § 1, stk. 3 og luftfartslovens § 121 fravigelser fra de lovmæssige grænser. Jernbaneloven indeholder ikke en tilsvarende ufravigelighedsbestemmelse, idet bestemmelsen herom i CIM art. 51 ikke er gengivet i baneloven.

Fravigelser fra begrænsningsbeløbene i transportkøberens favør kan således kun ske ved udtrykkelig aftale i overensstemmelse med lovene, herunder ved angivelse af værdifragt ved søtransport (ad valorem-fragt) eller erklæring om en særlig interesse ved de tre andre transportformer. Se herom afsnit 6.3.2. Fragtførerne har ikke mulighed for at begrænse ansvaret under lovgivningens niveau.

Der findes ansvarsbegrænsninger i en række standardaftaler på transportområdet. NSAB indeholder en kilobegrænsning på 8,33 SDR og en globalbegrænsning på 50.000 SDR pr. opgave for speditørens ansvar som formidler; har speditøren fragtføreransvar, omfattes ansvaret af lovgivningen, og speditøren er dermed underkastet de begrænsninger, der gælder for fragtførerne. Bestemmelserne om ansvar for skibsmæglere, stevedorer, fragtmænd og flyttemænd indeholder tilsvarende regler om ansvarsbegrænsning.

I sagen UfR 1979.416 VLD var to partier gods gået til grunde ved en brand. Her påberåbte speditøren sig en kombination af en globalbegrænsning, nemlig 50.000 kr. for det ene parti, og en kilobegrænsning på kr. 50 pr. kilo for det andet parti. Beløbene havde hjemmel i de dagældende speditørbestemmelser, og de blev accepteret af Vestre Landsret:

UfR 1979.416 VLD - Spedition - Ansvarsbegrænsning - Brand

Ved en brand i speditørfirmaet S's frysehus i Padborg blev en del af de oplagrede varer ødelagt, herunder to partier kød, som tilhørte grosserer G, til en samlet værdi af godt 181.000 kr. Hverken S eller G havde tegnet forsikring mod brandskade for de to partier. Årsagen til branden kunne ikke fastslås med sikkerhed, men det fandtes sandsynligt, at brandens opståen skyldtes forhold, for hvilke S bar ansvaret, og da S ikke havde afkræftet denne formodning, fandtes S ansvarlig. De i Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser indeholdte ansvarsbegrænsningsklausuler, der med små typer var gengivet på forsiden af S's fakturaer, fandtes herved at have været fremhævet på en sådan måde over for G, at bestemmelserne måtte anses for gældende mellem parterne. Erstatningen fastsættes herefter til godt 76.000 kr.

Transportjuraens ansvarsbegrænsninger beregnes efter kilo efter CMR-loven, baneloven og luftfartsloven, medens søloven tillige har en begrænsning pr. kollo, jævnfør nedenfor om kilo- og kollobegrænsninger.

Udover disse begrænsninger kan der imidlertid ved søtransport blive tale om yderligere begrænsning. Rederen har nemlig efter sølovens kapitel 10 en

6.2. Ansvarsbegrænsninger

generel begrænsningsret – ofte omtalt som globalbegrænsning – som gælder ved siden af de særlige begrænsningsregler. Reglerne i sølovens kapitel 10 gengiver den internationale IMCO-konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav. Begrænsningen bliver aktuel i en række konkret oplyste tilfælde i sølovens § 235 med undtagelser fra begrænsningsretten i § 236. Globalbegrænsningsbeløbet fastsættes i forhold til skibets drægtighed, jævnfør § 238, formentlig som et historisk levn fra en tid, da man talte om en »søformue«, svarende til værdien af skib og last. Begrænsningsbeløb fordeles mellem fordringshaverne efter § 239. Rederen kan undgå arrest og udlæg i skib ved at etablere en såkaldt begrænsningsfond i overensstemmelse med reglerne herom i sølovens §§ 240 og 241.

6.2.2. Særlige Trækningsrettigheder

I transportjuraen beregnes begrænsningsbeløbene som hovedregel i SDR (Særlige Trækningsrettigheder – Special Drawing Rights). SDR er en kunstig valuta, skabt af den internationale valutafond. SDR noteres dagligt på valutamarkederne og svinger i takt med hovedvalutaerne, herunder dollar og mark. Dagskursen kan findes i en kursliste.

I ældre udgaver af transportlovene beregnes ansvarsbegrænsningerne i francs, men det er ændret ved en stribe lovændringer efter ændringer af konventionerne. Årsagen hertil var, at der opstod stor usikkerhed om de gamle guldfrancs, herunder de såkaldte Poincaré francs. Efter oliekrisen i begyndelsen af 1970'erne steg guldprisen, og den faktiske markedspris løb helt fra de officielt noterede guldpriser. Det resulterede i at Den internationale Valutafond i 1978 opgav guld som basismøntfod.

Ændringerne kan findes i lov nr. 645 af 13. december 1978 (sølov, luftfartslov og CMR-loven). Jernbanerne kom først med nogle år senere. Ved en ændring af baneloven af 16. april 1984 (lov nr. 226) er ansvarsbegrænsningsbeløbene taget ud af loven og flyttet over i Befordringsreglementet, hvori den maksimale erstatning er fastsat til 175 kr. pr. kg ved helt eller delvist tab. Befordringsreglementet er lettere at ændre end en lov som DSB-loven! Erhvervenes Trafikudvalg har kritiseret denne fremgangsmåde, idet man ville have foretrukket at fastsætte beløbene i loven, som man f.eks. har gjort det i baneloven. Det må medgives, at et så alvorligt indgreb i transportkøbernes rettigheder som en begrænsning af erstatningen bør have direkte hjemmel i en lov.

Francs findes stadig i en del transportdokumenter, men det er formentlig en forglemmelse, for hovedproblemet er, at det er særdeles vanskeligt at omregne de gamle francs, der var tale om: Guldfrancs eller poincaréfrancs.

6. Erstatningen

6.2.3. Ansvarsbegrænsning for medhjælpere

Alle transportlovene indeholder en bestemmelse om at reglerne i lovene skal anvendes, selvom kravet rejses i henhold til et ansvarsgrundlag, som ikke findes i loven, men for eksempel efter almindelige, danske erstatningsregler eller selvom kravet ikke rejses imod fragtføreren, men imod dennes folk. Se for eksempel CMR-lovens § 36 om erstatningsgrundlag på andet grundlag end aftale, CIM artikel 51 om andre krav, luftfartslovens § 114 om krav imod medhjælpere og sølovens § 122.

Bestemmelserne udspringer af forsøg på omgåelse af ansvarsbegrænsningerne og andre regler, der kan udelukke gennemførelse af erstatningskrav, for eksempel ansvarsbegrænsninger eller forældelse. Der er tale om en klassisk problemstilling i transportjuraen, hvor de restriktive begrænsninger ofte har givet anledning til forsøg på omgåelse. Løber ladningsejeren panden mod en mur, når man kræver erstatning, fordi en af transportlovene stiller sig hindrende i vejen, kan det være fristende at gå helt uden om den pågældende lov og nedlægge påstand i henhold til almindelige, danske erstatningsregler uden for aftaleforhold. Sølovens § 122, stk. 2, kaldes undertiden en Himalaya-klausul efter en berømt retssag. Se iøvrigt afsnit 4.1.3.

6.2.4. Vægt og kollo

Ved anvendelse af ansvarsbegrænsninger opstår der undertiden spørgsmål om den vægt og det kolloantal, der skal anvendes.

Medens CMR-loven, jernbaneloven og søloven fastsætter vægten som bruttovægten, altså gods plus emballage, var dette usikkert ved luftfragt, idet luftfartsloven ikke udtalte sig om, hvorvidt der skulle beregnes erstatning efter brutto kortsagt umiddelbart efter – eller nettovægt. Usikkerheden er nu væk efter en afgørelse i SØ- og Handelsretten:

UFR 1985.1091 SHD – Luftfragt – Ansvarsbegrænsning – Vægt

Antaget vedrørende en forsendelse med fly til København af bluser i kartoner, hvor en del af kartonerne var beskadiget ved ankomsten, at ansvarsbegrænsningsbestemmelsen i § 111, stk. 2, i luftfartsloven, måtte forstås således, at der ved beregningen af ansvarsbegrænsningen måtte medtages vægten af de beskadigede kartoner, uanset at en del af deres indhold var kommet frem i ubeskadiget stand. Efter den oprindelige bestemmelse i luftbefordringen var omfanget af erstatningspligten begrænset i forhold til vægten af hele forsendelsen. Der er efter undertegnelsen af Haagerprotokollen i 1955 sket en begrænsning i luftfartsloven § 111, stk. 2. Såvel efter den franske som efter den engelske tekst skal der ved begrænsningens beregning medtages vægten af den eller de kolli (engelsk: package), der har indeholdt tabte eller beskadigede genstande. Betegnelsen kollo anvendes efter almindeligt sprogbrug som betegnelse for den enkelte indpakning eller det enkelte stykke uindpakkede gods. Ved beregningen af erstatningsbegrænsningen må herefter medtages vægten af de beskadigede kartoner, uanset at en del af deres

6.2. Ansvarsbegrænsninger

indhold er kommet frem i ubeskadiget stand, en forståelse, der efter rettens opfattelse da også er helt i overensstemmelse med luftfartslovens § 111, stk. 2, punkt 3.

Haag-Visby-reglernes ansvarsbegrænsning er fastsat, så kollobegrænsningen kun er interessant for gods, der vejer mindre end 333,33 kilo. Vejer et kollo mere, vil kilobegrænsningen give et højere erstatningsbeløb, jævnfør sølovens § 120, stk. 2. Det er ikke noget hensigtsmæssigt system: Gods, der vejer meget, for eksempel bulkklaster, kan komme op på så store erstatningsbeløb, at ansvarsbegrænsningen bliver uaktuel, medens værdifuldt, men let gods, for eksempel elektronik, hurtigt rammes af begrænsningen.

Spørgsmålet kan naturligvis være, hvorledes man vil definere et kollo som begrænsningsfaktor.

Ved søtransport af gods i containere eller anden lastbærer har spørgsmålet ofte været, om containeren som sådan skulle betragtes som ét kollo, for hvilket rederiet kunne klare sig med at betale erstatning, svarende til 667 SDR, eller om begrænsningen gælder hvert enkelt kollo, der var pakket i containeren.

Sølovens § 120, stk. 3, indeholder nu en særlig containerregel, hvorefter ethvert kollo eller anden enhed, som er opført i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen som pakket i vedkommende indretning, anses som et kollo eller en enhed ved anvendelse af begrænsningsbestemmelsen, når der anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset. Er antallet af kolli eller enheder ikke angivet i konnossementet eller modtagelsesbeviset, anses transportindretningen for at udgøre kolloet eller enheden.

Dette indebærer for det første – såfremt antal af kolli er angivet i konnossement – at ansvarsbegrænsningen anvendes i forhold til dette antal, og for det andet at containeren betragtes som ét kollo med ansvarsbegrænsning, svarende til eet kollo, når kolliantallet ikke er angivet i konnossementet.

Ved FCL-afskibninger påfører rederiet som regel konnossementet nogle anmærkninger, der gælder indholdet i containeren, typisk »Shippers Load, Stow and Count« og »Said to Contain«, og rederierne forsøger hermed at begrænse deres ansvar ved at betragte containeren som ét kollo, d.v.s. SDR 667. Her er et eksempel på to oplysninger, som tilsyneladende siger det samme:

1 x 40', said to contain 500 cartons TV-sets.

6. Erstatningen

I virkeligheden søger fragtføreren at tage et forbehold for, om der nu virkelig er 500 kartonner i containeren. Fragtføreren mener dermed at have sat sølovens særlige containerregel ud af kraft så der i givet fald kun skal betales erstatning for hele containerens indhold som eet kollo.

1 x 40', containing 500 cartons TV-sets.

Her er der givet klar besked: Containeren indeholder 500 kartonner, svarende til det angivne antal. Der skal i givet fald betales erstatning for hvert af disse 500 kolli og altså navnlig ikke for containeren som eet kollo.

Der hersker nogen uenighed om, hvorvidt fragtførerne med den nævnte klausul kan begrænse ansvaret til kun eet kollo. Der er vistnok en formodning for at fragtførerens standardforbehold, som i typesituationen ikke er udtryk for et konkret begrundet forbehold, strider imod den præceptive regel i sølovens § 120.

Forsikringsaftaler indeholder undertiden begrænsninger af forsikringssummen efter kolliantal. Det kan føre til uoverensstemmelser om beregningen af erstatningen, når det er vanskeligt at definere forsendelsens kolliantal:

UfR 1977.815 SHD - Vejtransport - Forsikring - Kolliantal

Speditionsfirmaet S påtog sig for en maskinfabrik at transportere en maskine til Sverige. Den vejede 6 tons, var det eneste gods under transporten og var anbragt på S's trailer i to dele. Under transporten blev maskinen beskadiget. Tabet var godt 150.000 kr., hvoraf F som transportforsikrer for S betalte 120.000 kr., men afviste at erstatte den resterende del af tabet. Ifølge policen var højeste forsikringssum »pr. transport« 240.000 kr., idet dog højeste forsikringssum »for almindeligt gods pr. enkelt kollo« var 60.000 kr. Transporten skete i henhold til et fragtbrev, hvori der i rubrikken »kolliantal og art samt varebetegnelse« var udfyldt »1 stk. sprøjtstøbe-maskine«. Ordet »kolliantal« trykt på fragtbrevet fandtes ikke at være afgørende for spørgsmålet, om maskinen kunne anses for omfattet af den påberåbte ansvarsbegrænsning. S fik medhold i, at en større maskine, der udgør en hel ladning, ikke kan karakteriseres som 1 kollo (eller 2 kolli) »almindeligt gods«.

6.3. Ansvar uden begrænsning

I ganske enkelte tilfælde er ansvaret ikke beløbsmæssigt begrænset. Mulighederne for tilsidesættelse af ansvarsbegrænsningerne er påberåbelse af grov uagtsomhed eller forsæt, udleveringsansvar og deklaration af særlig økonomisk interesse.

I sagen UfR 1990.332 søgte ladningsejeren at spille på hele dette klaviatur for at komme uden om en ansvarsbegrænsning på 17 SDR – for en forsen-

6.3. Ansvar uden begrænsning

delse på under eet kilo! Blandt de påberåbte forhold var udleveringsansvar, deklaration af særlig interesse og grov uagtsomhed – alt sammen forhold, der hver for sig skulle medføre tilsidesættelse af ansvarsbegrænsningen, jævnfør gennemgangen af de enkelte forhold senere i dette kapitel. Men retten fulgte fragtføreren:

UFR 1990.332 SHD - Luftfragt - Ansvarsbegrænsning - Fejlekspedition af luftfragt

En luftfragtforsendelse indeholdende tilladelser til udførelse af international vejtransport blev af selskabet S med et af S udfærdiget ekspresfragtbrev indleveret til flyselskabet M. Ved en fejlekspedition blev forsendelsen af M sendt til Thisted i stedet for Skrydstrup og måtte af S videresendes med taxify. Antaget, at der forelå en ved luftfartslovens § 109 reguleret forsinkelse, og at anmodningen om ekspresforsendelse med oplysning om, at der var tale om tilladelser, ikke indeholdt en sådan tilstrækkelig tydelig tilkendegivelse til M om S's særlige interesse i rettidig udlevering, at ansvarsbegrænsningsreglen i luftfartslovens § 111, stk. 4, var fraveget.

6.3.1. Grov uagtsomhed, forsæt

Såfremt fragtføreren har udvist grov uagtsomhed – eller ligefrem har tilsigtet at tilføje godset skade eller forsinket det med forsæt – kan ansvarsbegrænsningen ikke påberåbes af fragtføreren. Denne regel går igen i alle transportlovene. Se dette eksempel:

UFR 1988.777 SHD - Vejtransport - Tyveri - Grov uagtsomhed

V, der var vareforsikrer i forbindelse med et tyveri af 37 videorecordere fra en container med elektriske artikler fra Japan, påberåbte sig under en sag mod firmaerne A og B, der som henholdsvis efterfølgende fragtfører og som modtager stod for videretransport af containeren fra Hamburg til København, CMR-lovens § 37 under anbringende af, at de havde handlet groft uagtsomt ved at lade containeren henstå ubevogtet på et offentligt tilgængeligt sted i en weekend. Der fandtes hverken efter det om containerens anbringelse eller om dens aflåsning oplyste noget, der kunne henregnes til nogen af de sagsøgte som groft uagtsomt i henhold til CMR-lovens § 37.

UFR 1984.591 SHD - Oplagring - Fejludlevering - Grov uagtsomhed

T varetog for en kunde K transporten af osteløbe i dunke fra Frankrig til K's kunder i Danmark. En del af dunkene blev løbende ved ankomsten til Danmark oplagret for K i kølehus hos D, der havde transport og spedition som hovedaktivitet. Bl.a. blev der på et tidspunkt oplagret to dunke med et koncentrat af osteløbe. Disse dunke blev i marts 1982 af D fejludleveret sammen med dunke med almindelig osteløbe i en sending til en af K's kunder, og den ene dunk af denne anvendt i produktionen, hvilket forårsagede en skade på ca. 114.000 kr. D's forsikringselskab betalte heraf 50.000 kr., men nægtede at betale mere under henvisning til ansvarsbegrænsningen i § 25 i NSAB. T fik ikke medhold i, at den nævnte ansvarsbegrænsning ikke gjaldt for det indgåede samarbejde om oplagring hos D, men den fejl, der var begået, måtte anses som en særlig grov fejl, der medførte, at ansvarsbegrænsningen ikke kunne

6. Erstatningen

påberåbes i dette tilfælde. D måtte derfor erstatte T det fulde tab ved skaden. (Dissens).

Et forsæt kan antagelig meget sjældent påvises; en streng culpabedømmelse vil imidlertid undertiden kunne føre til statuering af grov uagtsomhed og dermed tilsidesættelse af begrænsningen. I praksis konstateres forsæt som hovedregel kun ved tyveri fra fragtføreres lagre og terminaler, når tyveriet begås af fragtføreres folk. Fragtføreren hæfter jo efter det almindelige husbondansvar for disse folk, og de har ved tyveriet forudsætningsvist demonstreret forsæt til at tilføje godsets ejer et tab.

CMR-betænkningen vurderer i sin gennemgang af spørgsmålet om tilsidesættelse af ansvarsbegrænsningen den grad af culpa, som efter dansk ret kommer i betragtning, som den grove uagtsomhed. CMR-betænkningen henviser til at CMR-konventionens beskrivelse af den kvalificerede culpa stammer fra Warszawakonventionen i dennes oprindelige affattelse, hvis udtryk i § 25 i luftbefordringslov – »wilful misconduct« – er fortolket som grov uagtsomhed.

I en artikel i Ugeskrift for Retsvæsen 1957 B 10 (Finn Hjalsted: Luftbeforderens kontraktansvar i international luftret) sidestilles den grove uagtsomhed med »særdeles graverende forhold«. I forarbejderne til den danske CMR-lov, som opererer med en identisk regel, hedder det, at reglen om tilsidesættelse af ansvarsbegrænsninger ved grov uagtsomhed særlig kan tænkes anvendt, når fragtføreren har behandlet godset på subjektivt hensynsløs måde, når skaden skyldes beruselse, eller når i øvrigt elementære regler for befordringens udførelse og godsets behandling er tilsidesat. Det hedder her endvidere, at bestemmelsen om grov uagtsomhed hviler på den betragtning, at de grunde, der har ført til som modstykke til det objektive fragtføreransvar at opstille bestemte ansvarsfrihedsgrunde, ansvarsbegrænsninger og bevisbyrderegler, ikke gør sig gældende, hvis fragtføreren eller hans folk har begået grove fejl.

I ældre dansk obligationsret betegnede Lassen grov uagtsomhed som »tilsidesættelse af den agtpågivenhed, som endog skødesløse personer plejer at udvise«.

Tilsidesættelse af elementære regler for godsets behandling og ekspeditionens udførelse er nøgleord i vurderingen af om en given adfærd kan betragtes som groft uagtsom. Se som eksempler herpå:

UfR 1987.952 SHD - Vejtransport - Ansvarsbegrænsning - Grov uagtsomhed
Under en sag om erstatning for bortkomst af HiFi-radioudstyr gjorde en speditør gældende, at CMR-lovens § 37 kun kan anvendes ved skade på gods og ikke ved bortkomst. Dette synspunkt gav Sø- og Handelsretten ikke speditøren ret i. Der var tale om en transport under toldlukke fra den schweiziske grænse til speditørens

6.3. Ansvar uden begrænsning

terminal i Kastrup. Plomben var ubrudt, og retten lagde til grund, at bortkomsten skete inden passagen af den schweiziske grænse under omstændigheder, hvor chaufføren har undladt at sikre vogn og ladning. Retten måtte karakterisere denne adfærd som groft uagtsom, og retten tilsidesatte dermed en ansvarsbegrænsning, beregnet på basis af godsets vægt, idet retten pålagde speditøren, der havde anerkendt fragtføreransvar, at betale fuld erstatning. (Dissens for ansvarsbegrænsning).

UfR 1984.903 SHD - Vejtransport - Forsinkelse - Grov uagtsomhed

A havde den 1. februar 1980 truffet aftale med B om transport af demonstrationsudstyr til Aberdeen. Aflevering af godset skulle finde sted i Aberdeen den 6. februar s.å., men godset blev forsinket, og da det den 8. februar kl. 14 endnu ikke var nået frem, anså A sig for nødsaget til at aflyse demonstrationen. B, der havde overladt transporten til C, erkendte som kontraherende fragtfører at være ansvarlig for forsinkelse, men hævdede, at erstatningsansvaret var begrænset til fragtbeløbet, jfr. CMR-lovens § 32. Efter det oplyste om årsagen til forsinkelsen – C undlod blot på grund af interne, andre uvedkommende, forhold i virksomheden at afsende godset i flere dage, selv om dette straks skulle være sket – fandtes B som fragtfører i medfør af CMR-lovens § 37 om skadeforvoldelse ved grov uagtsomhed at være ansvarlig for hele det tab, som A havde lidt ved forsinkelsen. Efter det om parternes samarbejde oplyste fandtes B at have været beføjet til at beregne renter af et restkrav på fragt med 19,64% årligt.

I sagen UfR 1965.565 ØLD, citeret i afsnit 2.4.2., blev Københavns Frihavn anset fuldt erstatningsansvarlig for beskadigelse af gods, der ved hjælp af en af frihavnens kraner umiddelbart forinden var blevet aflæst på kajen til senere indskibning, og som blev påkørt af kranen, da kranføreren ved en fejltagelse satte kranen i fremadgear i stedet for i baggear. Efter de foreliggende omstændigheder, hvor der af kranføreren var udvist betydelig uagtsomhed, fandtes frihavnen i hvert fald ikke at kunne påberåbe sig ansvarsbegrænsningen.

Om ansvarsfraskrivelse bemærker CMR-betænkningen, at det efter dagældende dansk ret – inden tidspunktet for CMR-lovens ikrafttræden – måtte anses for tvivlsomt, hvorvidt og i hvilket omfang en fragtfører kunne fraskrive sig ansvaret for grov uagtsomhed.

Se Speditionsjura ad § 4 i NSAB om anvendelse af bestemmelser om grov uagtsomhed i speditionsforhold. Efter NSAB er grov uagtsomhed ikke årsag til bortfald af ansvarsbegrænsning; efter NSAB tilsidesættes ansvarsbegrænsning kun ved forsæt.

I søretten er der formentlig en begrænsning i adgangen til fuld erstatning ved grov uagtsomhed, idet uagtsomhedsgraden skal søges hos rederen – eller dennes ledende medarbejdere selv – og ikke rederiets folk. Under sagen UfR 1971.81 HD sagde Højesteret udtrykkeligt i sine præmisser, at rederiets folk havde handlet groft uagtsomt, men Højesteret tillod ikke desto mindre

6. Erstatningen

rederiet at påberåbe sig en ansvarsbegrænsning. I sin kommentar til dommen understreger højesteretsdommer P. Spleth (UfR 1971 B 72), at søloven lægger vægt på sondringen mellem fejl begået af rederen selv og fejl begået af skibets folk. Efter sølovens § 120, stk. 6, kan bortfragteren ikke påberåbe sig ansvarsbegrænsning, såfremt han selv har forvoldt skaden ved grov uagtsomhed. Udtrykket »han selv« skal forstås udtrykkeligt se rederen, men omfatter formentlig også rederiets ledende medarbejdere.

Efter luftfartslovens § 113 skal ansvarsgrænserne vige, såfremt transportkøberen beviser, at fragtføreren eller dennes folk har forårsaget skaden enten med forsæt eller groft uagtsomt. Denne regel har formentlig givet anledning til det største antal retssager om forståelse af konventionens tekst.

Det vanskelige punkt i § 113 er kravet om at fragtføreren eller dennes folk skal have været vidende om, at skaden sandsynligvis ville blive forårsaget. Der skal altså være tale om bevidst uagtsomhed. Problemet er her, at det kan være såre vanskeligt for transportkøberen at føre bevis for den viden, som fragtføreren eller dennes folk havde på et givet tidspunkt. I praksis har man da også fortolket sig bort fra dette krav, dels ved konstatering af at fragtføreren burde have indset skadens nærliggende mulighed, dels ved påvisning af den kvalificerede form for culpa, som en given adfærd eller undladelse gjorde åbenbar i situationen.

6.3.2. Angivelse af værdi og særlig interesse i rigtig aflevering

Afsenderen kan angive et bestemt beløb i konnossement eller fragtbrev, og det er da dette beløb, der skal lægges til grund for erstatningsopgørelsen og ikke det eventuelt begrænsede erstatningsbeløb. Reglerne findes i Sølovens § 120, stk. 4, banelovens § 36, CMR-lovens § 30 og luftfartslovens § 111, stk. 2. Hertil kommer interesse i rigtig aflevering efter CMR-lovens § 33 og jembanelovens § 26. »Rigtig aflevering« omfatter dels fravigelse af begrænsningen af posterne i erstatningsopgørelsen efter CMR-lovens § 29, stk. 3, dels tilsidesættelse af fragtbeløbet som grænse for erstatningen ved forsinkelse.

Deklaration af en særlig interesse i godsets værdi vil som regel medføre et krav om betaling af ekstra fragt. I søretten vil der være tale om et krav om merfragt fra fragtførerens side – den såkaldte ad valorem-fragt, som beregnes efter godsets værdi. I andre tilfælde vil fragtføreren forbeholde sig et fragttillæg på 5-15%.

Muligheden for eventuelt at opnå fuld erstatning uden begrænsninger anvendes sjældent i praksis. Det er langt mere attraktivt for ladningsejeren at tegne en egentlig vareforsikring, og præmien hertil vil formentlig ofte være lavere end den i transportlovene nævnte, aftalte tillægsgodtgørelse.

6.3. Ansvar uden begrænsning

CMR-lovens § 33 og banelovens § 26 giver mulighed for deklaration af »særlig interesse i rigtig aflevering«. For så vidt rigtig aflevering er ensbetydende med rettidig aflevering, bør en forskel mellem en almindelig vareforsikring og reglen i CMR-lovens § 33 fremhæves: Vareforsikringen vil i typetilfældet ikke omfatte tab som følge af forsinkelse. Skal man således for eksempel sende et hold montører af sted for at de kan montere en maskine på bestemmelsesstedet, kan det være rigtigt at deklarere en særlig interesse i rigtig aflevering til aftalt tid. I sådanne tilfælde vil man dels opnå at få et bevis for aftalen om et bestemt afleveringstidspunkt, dels sikre sig at få udgifterne til montørholdets ventetid på bestemmelsesstedet dækket – i hvert fald i det omfang, man har kunnet forudse udgifterne ved deklaration af beløbet som særlig interesse.

6.3.3. Terminstransporter

I transportbranchen benyttes udtrykket »terminstransporter« som betegnelse på en transport med en aftalt transporttid eller et aftalt afleveringstidspunkt. Det er nærliggende at rubricere sådanne terminstransporter i afsnit 4.4.3.1. om afleveringsfrister, respektive med en mulig deviation til afsnit 6.3.2. om angivelse af særlig interesse i bestemt fremkomsttid. Spørgsmålet er imidlertid om dette er korrekt. Kan man forestille sig en tredje form for forsinkelse? Et forslag kan være forsinkelse på trods af en garanti for en bestemt fremkomsttid eller en bestemt transporttid. Måske er det en sådan garanti, man sigter til med udtrykket »terminstransport«?

Udtrykket »terminstransport« har gammel hævde i transportbranchen. Der er imidlertid uenighed om, hvorvidt man ved en terminstransport forstår en transport med aftalt befordringstid, respektive en aftalt fremkomsttid efter CMR-lovens § 27 om definitioner af forsinkelse og ansvarsbegrænsning efter CMR-lovens § 32, eller om der er tale om en angivelse af en særlig interesse i overholdelse af rettidig ankomsttid; i det sidste tilfælde kan tabet i tilfælde af oversiddelse af fremkomsttidspunktet ikke begrænses.

Resultatet er naturligvis det samme med hensyn til formålet med aftalen, hvad enten det er en aftale om et afleveringstidspunkt, en sædvanlig transporttid eller en terminstransport: Godset bør være fremme til den aftalte eller sædvanlige tid.

Konsekvenserne ved misligholdelse af aftalerne kan imidlertid være forskellige. Efter CMR-lovens § 32 er ansvaret for tab i anledning af forsinkelse som nævnt begrænset til fragtbeløbet, og denne bestemmelse knytter sig direkte til den tofløjede definition på forsinkelse i § 27. Forstår man ved udtrykket terminstransport en garanti for rettidig fremkomst, er det et spørgsmål, om ansvaret stadig kan begrænses. I overensstemmelse med

6. Erstatningen

markedsføringslovens bestemmelser om anvendelse af udtrykket garanti bør man jo kun benytte udtrykket garanti, såfremt medkontrahenten stilles bedre end efter de almindelige regler. Garantien skulle altså kunne tilsidesætte begrænsningen. Princippet er i overensstemmelse med køberettens regler om skærpelse af sælgerens ansvar, når det solgte savner egenskaber, der må anses for at være tilsikrede.

Udtrykket »terminstransport« er ikke defineret i lovgivningen, og der er ikke sædvanemæssigt knyttet en garanti til det. Ved landevejstransport ville det iøvrigt være i strid CMR-lovens § 1, stk. 3, om lovens præceptivitet at gå ud over begrænsningen i § 32. Garantien for transporter med bestemt termin bør derfor kun benyttes i overensstemmelse med CMR-lovens § 33 og jernbanelovens § 26 med overholdelse af de formkrav, der opstilles i disse bestemmelser. I praksis er det sjældent, at disse formelle krav efterleves.

Det kan således ikke antages, at indgåelse af aftale om en såkaldt terminstransport medfører, at ansvarsbegrænsningen ved forsinkelse sættes ud af kraft.

6.4. Nedsættelse eller bortfald af erstatning

Forsikringsaftalelovens § 25, stk. 1, 1. punktum, var tidligere forsikringssekskabernes hjemmel for regres: Forsikringsselskabet indtrådte i forsikringstagerens krav imod en trediemand, der måtte være erstatningsansvarlig i anledning af forsikringsbegivenheden. Denne hjemmel var meget vigtig i forsikringsbranchens praksis. Når et forsikringsselskab havde betalt erstatning til ladningsejeren under en vareforsikringspolice, undersøgte selskabet om der måtte være mulighed for at gøre fragtføreren ansvarlig; var svaret på denne undersøgelse bekræftende, vendte vareforsikringsselskabet sig imod fragtføreren med krav på erstatning.

Forsikringsaftalelovens § 25, stk. 1, 2. punktum, begrænsede disse regresmuligheder, såfremt fragtføreren ansvar udelukkende hvilede enten på culpa – der måtte navnlig ikke være tale om grov uagtsomhed – eller på et såkaldt husbondansvar efter Danske Lov 3-19-2. I disse tilfælde kunne skadevolderens erstatningspligt – som det hed – nedsættes eller efter omstændighederne helt bortfalde. Forsikringsselskabet havde altså ikke regres.

Reglen var ikke gentaget i Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. april 1934 § 71, som i sit stk. 2 gengiver bestemmelsen om assurandørernes regresret uden lempelsesbestemmelsen.

6.4. Nedsættelse eller bortfald af erstatning

Forsikringsaftalelovens § 25 er nu ophævet efter ikrafttrædelsen af erstatningsansvarsloven (EAL) fra 1984, jævnfør denne lovs § 29, nr. 1. Da praksis i forbindelse med FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, giver en god baggrund for forståelse af de nye regler efter erstatningsansvarsloven, gengives hovedtendenserne i anvendelsen af FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, nedenfor.

EAL omfatter navnlig regler om erstatning og godtgørelse for personskade og tab af forsørger. Den indeholder imidlertid også nogle nye og skelsættende bestemmelser om ansvar for skade, der er omfattet af forsikring i §§ 19 – 22. Det hedder således i EAL § 19, at der ikke er erstatningsansvar i det omfang, en skade er dækket af en tingsforsikring. Denne radikale regel gælder dog ikke, såfremt skaden er forvoldt forsætligt eller groft uagtsomt eller under udøvelse af erhvervmæssig virksomhed.

CMR-betænkningen konstaterer side 23, at dansk retspraksis har indtaget det standpunkt, at der ikke med hjemmel i FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, sker lempelse i fragtførerens ansvar for gods, der er i hans varetægt. Betænkningen henviser herved til Højesterets dom i UfR 1950.854 HD og senere domme i UfR 1953.748 og 1959.805. Betænkningen konkluderer, at CMR-konventionen ikke vil medføre nogen ændring af fragtførerens stilling. Da FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, kun giver mulighed for lempelse eller bortfald af erstatning, når der foreligger culpa, er det ret åbenbart, at der ikke kan opnås lempelse eller bortfald af erstatning ved anvendelse af love med et objektivt ansvar, herunder CMR-loven og jernbaneloven.

Spørgsmålet var herefter tidligere, om FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, kunne anvendes ved søtransport og luffragt.

Af afgørende betydning for svaret på dette spørgsmål har det været, at domstolene generelt ret konsekvent nægtede at lempe eller afvise erstatning efter FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, når der er tale om de såkaldte faglige fejl. Dansk Forsikringsret antog i de tidligere udgaver, hvor bestemmelsen i FAL omtaltes, med henvisning til en række kilder, at der lå præventive hensyn bag dette princip. En gennemgang af transportretlige domme viser, at FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, kun er blevet anvendt i ganske få tilfælde, bl.a. i

UfR 1967.664 SHD – Søtransport – Brand – FAL § 25, stk. 1, 2. punktum

Under losning af et parti salpeter i hessiansække fra et skib, der lå ved kaj i Københavns Frihavn, opstod der brand om bord ved, at en havnearbejder, der arbejdede i lasten, slukkede en cigaret ved at presse gløden imod en af sækkene med salpeter. Der fandtes ikke at kunne pålægges Frihavsselskabet noget direkte ansvar for skaden, men selskabet fandtes erstatningspligtig efter Danske Lov 3-19-2. Der fandtes ikke grundlag for at statuere medskyld fra skibets side. Selskabet dømtes til

6. Erstatningen

at betale den del af skaden, som ikke var dækket af forsikring. Iøvrigt bortfaldt selskabets ansvar i medfør af FAL § 25, stk. 1, 2. punktum. Dissens.

UfR 1943.347 SHD - Søtransport - Losning - FAL § 25, stk. 1, 2. punktum

Selvom der bestod et kontraktsforhold mellem parterne i kraft af et certeparti, anvendtes FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, på erstatningsansvar, rejst ved regres af skibets kaskoforsikring, efter at en krans lossegrab havde anrettet skade på skibet, da uagtsomheden ikke var grov, og da skibet ikke under losningen var i skadevolders varetægt.

I alle de andre domme, der er gennemgået som led i denne undersøgelse, afviser domstolene at anvende FAL § 25, stk. 1, 2. punktum. Det gælder bl.a. følgende afgørelser:

UfR 1952.828 SHD - Søtransport - Omladning - FAL § 25, stk. 1, 2. punktum

Ved omladning i Københavns Frihavn af et parti kondenseret mælk fra S/S Thurø til M/S Manchuriet styrtede et slæng ned i Manchuriets last, fordi stroppen på slænget var lagt forkert. Kranen på Manchuriet betjentes af folk fra Frihavnselskabet, og godset blev lagt i strop ombord på Thurø af skibets besætning. Frihavnselskabet og Thurøs reder dømtes in solidum til at erstatte skaden, da der var begået fejl af begge de pågældendes folk. FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, ikke anset anvendelig.

UfR 1951.782 HD - Spedition - Omladning - FAL § 25, stk. 1, 2. punktum

Et parti cykelstyr, der sendtes fra Tjenuš i Tjenuš i Tjenuš til et københavnsk aktieselskab A, fremkom i beskadiget tilstand. Det fandtes godtgjort, at beskadigelsen var sket under omladning i Padborg, der forestodes af speditør S på A's vegne. S fandtes efter omstændighederne pligtig at betale erstatning til A's transportforsikrer, der havde betalt skaden. Uanset at S's ansvar alene beroede på Danske Lov 3-19-2 om husbondansvar, ansås S ikke ansvarsfri efter forsikringsaftalelovens § 25, stk. 1, 2. punktum. En i Nordisk Speditør Forbunds »Almindelige Bestemmelser« indeholdt ansvarsbegrænsning fandtes efter omstændighederne ikke at kunne komme til anvendelse.

SHT 1951.210 SHD - Søtransport - Vand gennem luftrør - FAL § 25, stk. 1, 2. punktum

Et skib anset ansvarlig for den del af ladningsskade, som skyldtes vandets indtrængen gennem et for lavt luftrør. FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, ikke bragt til anvendelse.

UfR 1949.1143 SHD - Søtransport - Losning - FAL § 25, stk. 1, 2. punktum

Befragters materiel forårsagede skaden ved losningen af M/S Mary Win. B var herre over forholdene på skadesstedet, og der var udvist en høj grad af mangel på agtpågivenhed. FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, ikke anvendt.

6.4. Nedsættelse eller bortfald af erstatning

UFR 1948.1146 SHD – Søtransport – Fejl ved stuvning – FAL § 25, stk. 1, 2. punktum

Nogle automobiler blev ødelagt på grund af stuvefejl og fejlagtig surring af lugerne på M/S Ton S under en rejse fra Dunkirk med en blandet last. Bilerne var blevet beskadiget, bl.a. fordi en last mursten var rutschet ind i dem under søgang, og fordi nogle luger, hvorpå bilerne stod, var gledet ned fra lønningen. Det måtte også antages, at skibet havde ført en for stor dækslast i forhold til dets størrelse og øvrige tunge last. FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, ikke anvendt.

SHT 1949.310 SHD – Søtransport – Fejl ved stuvning – FAL § 25, stk. 1, 2. punktum

FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, kunne ikke anvendes ved bedømmelse af erstatningsansvar for skade på et automobil, fordi skaden skyldtes mangelfuld stuvning og unndladelse af oplodsning. Ansvar et begrænset efter konnossementslovens § 4, stk. 5.

VLT 1948.262 VLD – Søtransport – Lastning – FAL § 25, stk. 1, 2. punktum

Rederiet R fik medhold i påstand om regres overfor stevedoreselskabet S, der havde foretaget indlastningen af en ladning æg i rederiets damper. Anvendelsen af FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, afvist under hensyntagen til, at skaden var forvoldt under udførelse af et kontraktmæssigt overtaget arbejde i forbindelse med indlastning af godset, under hvilket godset var i stevedorens varetægt.

Domstolene har fuldstændig afvist at anvende FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, ved varetægts- og behandlingsskader, selv om ansvaret i de her citerede tilfælde udelukkende har hvilet på culpa. Der har været tale om en dommerskabt indskrænkning af lovens anvendelsesområde. Det synes endda at have været vanskeligt at formå domstolene til at lempe eller lade erstatningspligt bortfalde efter FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, når der var tale om ansvar udelukkende på grundlag af Danske Lov 3-19-2.

Det hedder nu udtrykkeligt i EAL § 21, at EAL § 19 ikke gælder erstatningsansvar efter færdselslovens regler om motordrevne køretøjer, luftfartsloven og søloven. Det skyldes formentlig, at der her er tale om ansvar på culpabasis, som før i tiden efter lovteksten – men sjældent efter retspraksis – anerkendtes efter FAL § 25, stk. 1, 2. punktum. I Anders Vinding Kruse og Jens Møllers kommentar til EAL hedder det, at årsagen hertil er erstatningsreglernes skadesforebyggende (præventive) effekt og regresrettens økonomisk betydning.

Det kan herefter foreløbig konkluderes at medens FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, før i tiden i hvert fald i princippet kunne anvendes som hjemmel for lempelse eller bortfald af erstatning i regressager, primært indenfor det område, der omfattes af Danske Lov 3-19-2, er mulighederne for lempelse og bortfald nu efter EAL §§ 19-22 helt udelukket, allerede på grund af

6. Erstatningen

bestemmelsen om at erstatningsansvaret ikke bortfalder i erhvervsmæssig virksomhed.

Spørgsmålet er herefter alene, om erstatningsansvaret kan nedsættes eller bortfalde i transportsager efter den almindelige lempelsesregel efter EAL § 24. Betingelserne er, at ansvaret vil virke urimeligt tyngende for den erstatningsansvarlige, eller at der iøvrigt foreligger ganske særlige omstændigheder. Momenter i skønnet ved afgørelsen er hensyn til skadens størrelse, ansvarets beskaffenhed, skadevolderens forhold, skadelidtes interesse og forsikringsforhold.

EAL § 24 omfatter tingsskade og almindelig formueskade, både efter et culpaansvar og strengere ansvarstyper, uanset om der foreligger et kontraktsforhold. Den forudsættes kun anvendt undtagelsesvist som en »sikkerhedsventil«.

I praksis får EAL § 24 formentlig kun ringe betydning på transportområdet, fordi lempelse er udelukket, såfremt ansvaret er dækket af ansvarsforsikring. De fleste virksomheder i transportbranchen har ansvarsforsikring. Man kan imidlertid forestille sig, at bestemmelsen anvendes, når der er tale om en meget betydelig skade, som rækker ud over det maksimum, som en ansvarsforsikring måtte kunne dække. For erhvervsvirksomheder antages EAL § 24 kun at kunne anvendes i tilfælde, hvor betaling af erstatning vil være direkte ruinerende. Det hensyn, der her kan tages, er til selskabets ansatte, ikke til aktionærene.

Det kan herefter konkluderes, at de få muligheder, som FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, tidligere måtte frembyde, nu er indskrænket med EAL. Efterfølgerne for FAL § 25, stk. 1, 2. punktum, EAL §§ 19 – 22, kan slet ikke anvendes, og EAL § 24 må antages at ville få et meget snævert anvendelsesområde, idet reglen kun kan anvendes i marginaltilfælde.

EAL indeholder i § 25 en regel om fordeling af erstatningsbyrden mellem flere solidarisk hæftende erstatningsansvarlige. I erhvervsforhold kan domstolene da tage hensyn til om der foreligger ansvarsforsikringer, hvilket – som det hedder i en af betænkningerne om EAL – i mange tilfælde vil medføre, at erstatningsansvaret kommer til at påhvile ansvarsforsikringen, såfremt kun den ene part har tegnet en sådan.

Forsikringsselskabernes hjemmel for regres findes nu i EAL § 22.

6.5. Overtagelse af ejendomsretten

Når fragtføreren har betalt erstatning, overtager fragtføreren ejendomsretten til det beskadigede eller bortkomne gods. Princippet er udtrykkelig

6.5. Overtagelse af ejendomsretten

formuleret i NSAB § 19, og det forudsættes også i CMR-lovens § 28. Se herom afsnit 6.1.5. Forsikringsaftalelovens § 73 giver forsikringsselskabet ret til at indtræde i forsikringstagerens ret til det, der måtte være erstattet, for så vidt det måtte være i behold. FAL § 73 findes i lovens afsnit om søforsikring og anden transportforsikring. I Dansk Forsikringsret, bind 1, side 164 hedder det, at denne regel i et vist omfang må finde anvendelse også uden for søforsikringens område. Den samme regel findes i Dansk Søforsikrings-Konvention § 72. Det er det samme subrogationsprincip, som anvendes i transportjuraen.

Fragtføreren kan sælge godset bedst muligt eller iøvrigt disponere over det som enhver anden ejer. Som regel vil fragtføreren anmode en varemægler om at sælge godset. Ladningsejeren bevarer sit produktansvar og sit afsenderansvar i relation til farligt gods, også efter fragtførerens overtagelse af godset.

Er der tale om mærkevarer eller andre varer med et vist særpræg, kan ladningsejeren undertiden være interesseret i at undgå, at godset kommer ud på markedet som beskadigede sekundavarer, eller at varerne søges solgt i discount-forretninger, hvor ladningsejeren ellers ikke ville tillade sine varer at blive solgt. Dette må imidlertid anses for at være en kommerciel interesse, og der er ikke hjemmel nogetsteds for en fravigelse fra princippet om at erstatningsbetaleren indtræder i ejendomsretten til godset. Ladningsejeren kan ikke både gennemføre et erstatningskrav overfor fragtføreren og samtidig beholde godset.

Har ladningsejeren dette synspunkt, må ladningsejeren sikre sig på forhånd gennem en såkaldt mærkevareklausul i en vareforsikringspolice, hvor forsikringsselskabet afstår fra dels at bringe godset ud på markedet efter at have betalt erstatning, dels fra regres, fordi regressen kan medføre, at ejendomsretten til godset overgår til trediemand.

Er der betalt en delvis erstatning, måske som følge af ansvarsbegrænsning, indtræder fragtføreren kun forholdsvist i ejendomsretten. Også dette princip er i overensstemmelse med reglen i forsikringsaftalelovens § 73. Efter dennes stk. 2 har forsikringsselskabet ret til en forholdsmæssig andel i godset ved underforsikring efter forholdet mellem forsikringssummen og forsikringsværdien.

I disse tilfælde må parterne udøve ejendomsretten i fællesskab i forhold til de beløb, de hver for sig har bidraget med. Lykkes det således at sælge varerne, efter at der er betalt erstatning, må provenuet deles mellem parterne i forhold til deres andel i erstatningssummen.

Fragtføreren indtræder i kreditors ret til købesummen i efterkravsforhold, når fragtføreren har betalt erstatning. Anmeldelsesretten i medkontrahentens eventuelle konkursbo tilkommer derfor fragtføreren.

KAPITEL 7

Reklamation

Det er karakteristisk for transportjuraen, at reglerne om reklamation er klare og skarpe. Der stilles krav til reklamationen, herunder krav til overholdelse af de frister inden for hvilke reklamationen skal ske. Og fristerne er som hovedregel korte. Emnets alvorlighed understreges af at for sen reklamation kan medføre fortabelse af erstatningskravet.

Reklamationsreglerne i transportjuraen bør ses i sammenhæng med reglerne om godsets overtagelse og modtagelse, herunder navnlig kvitterings-systemet: Såfremt fragtføreren har overtaget godset uden at tage forbehold for dets tilstand, er der en formodning for at godset er overtaget til befordring i god stand. Og såfremt modtageren accepterer godset ved afleveringen uden indsigelse, er der en formodning for at godset er modtaget i god stand.

Systemet illustreres af samspillet mellem reglerne i CMR-lovens §§ 10 og 11, som har betydning i overtagelsesfasen, og § 38 om modtagelsen af godset på bestemmelsesstedet.

Der stilles krav til fragtførerens undersøgelsespligt efter CMR-lovens § 10, og efter den efterfølgende § 11 tillægges fragtbrevet beviskraft. Er der ikke taget forbehold efter den undersøgelse, som fragtføreren forudsætningsvist har foretaget, foreligger der et »rent« fragtbrev. Konsekvensen er, at godset og dets emballage må anses for at have været i god stand og det i fragtbrevet anførte antal kolli intakte ved overtagelsen.

Tilsvarende ved modtagelsen: Det skal lægges til grund, at godset blev modtaget i god stand, hvis der ikke er gjort indsigelse (CMR-lovens § 38). Der kan føres et modbevis imod denne formodning om godsets ankomst i god stand, men i praksis er dette bevis vanskeligt at føre.

Denne beskrivelse af bevisvirkningerne ved fragtførerens overtagelse og aflevering af godset er foretaget på grundlag af CMR-lovens ret konsekvente regler. Disse hovedregler kan uden store vanskeligheder overføres på de øvrige transportformer, selv om det må erindres at både retsvirkningerne af for sen reklamation og reklamationsfristerne er forskellige på de enkelte transportområder.

7. Reklamation

Systemet er også beskrevet i afsnit 5.1.2., og det kan illustreres af denne afgørelse:

UfR 1988.1074 SHD - Vejtransport - Køle/fryseskade - CMR-lovens § 24, stk. 1

A, der drev virksomhed i Andorra, købte af B 252 kg frosne hummere, der blev afleveret til et transportfirma i Herning og derfra på 6 dage kørt til Andorra i kølevogn. Under henvisning til at hummerpartiet var fordærvet ved modtagelsen, rejste A erstatningskrav overfor B og C. Det fandtes ikke bevist, at B havde nogen særlig instruktionspligt over for C, og B fandtes heller ikke på andet grundlag erstatningsansvarlig over for A.

Da C ikke ved overtagelsen tog forbehold om godsets og dets indpaknings synlige tilstand, lagdes det til grund, at godset på det tidspunkt var ubeskadiget, og C var derfor som udgangspunkt ansvarlig i medfør CMR-lovens § 24, stk. 1. C burde have forstået, at der var tale om frysevarer og kunne herefter ikke uden særlig aftale forsvarligt foretage en så lang transport uden brug af frostvogn. C havde herefter ikke godtgjort at have truffet alle de forholdsregler, som omstændighederne tilsagde, jævnfør CMR-lovens § 25, stk. 3, og fandtes derfor erstatningsansvarlig over for A. Som bevis for beskadigelsen accepteret forklaringer fra chaufføren og modtageren, der havde taget forbehold. Omkostningerne ved havarirapporten ville stå i misforhold til de involverede værdier.

Det væsentlige i reklamationen er bevissikringen. Er bevis for skaden ikke sikret i reklamationsfasen, er det vanskeligt at gennemføre erstatningskrav. Problemet er især, at skaden jo kan være sket efter ladningsejerens modtagelse af godset. Se for eksempel:

NDS 1969.330 SHD - Søtransport - Reklamation - Bevis for skade

En sækkelest blev under transport med skib beskadiget på grund af fejlagtig stuvning på ujævnt underlag ovenpå jernvarer. Der kunne ikke rejses kritik mod emballagen, og konnossementets ansvarsfrihedsklausuler kunne ikke fritage for stuvningen. Da modtagerne af varerne imidlertid ikke havde sikret sig bevis for skadens omfang ved modtagelsen, og da der ikke kunne bortses fra den mulighed, at varerne kunne have været udsat for overlast under senere lagring og transport, frifandtes rederiet for vareforsikrerens erstatningskrav.

SHT 1963.6 SHD - Søtransport - Reklamation - Ingen besigtigelse indenfor frist

Et parti petrothene, der er et pulverformet stof, som anvendes i plasticproduktionen, og som var emballeret i papirsække, blev efter losningen i Frihavnens skur kørt ud til modtageren, hvor det viste sig, at en del af sækkenes indhold var blevet forurenset ved indtrængen af et andet stof, Titandioxyden, der ligeledes emballeret i papirsække var blevet transporteret med skibet, idet oplysningerne om separation af disse 2 ladninger var mangelfulde. Da der ikke var blevet afholdt besigtigelse inden 3-dages fristen efter konnossementslovens § 3, nr. 6, og da kontaminationen kunne være sket i pakhuset eller på modtagerens hjemsted, fandtes det ikke godtgjort, at skaden var opstået under rederiets ansvarsperiode.

7. Reklamation

UfR 1960.1037 - Vejtransport - Reklamation - Bevis for skade

Falcks Redningskorps A/S havde påtaget sig at transportere nogle maskiner fra København til Nærum i forbindelse med flytning af en fabrik. Cirka tre uger efter transporten reklamerede ladningsejeren over nogle revner i en af maskinerne. Det kunne ikke antages, at Falck havde givet en garanti for maskinerne ubeskadigede fremkomst, og det var ikke bevist, at Falck efter skaden havde lovet at betale reparationen. Den beskadigede del af maskinen var trods Falcks opfordring hertil ikke blevet opbevaret. Det kunne ikke antages, at skaden var omfattet af Falcks ansvar som fragtfører.

UfR 1951.421 SHD - Søtransport - Reklamation - Manko efter udlosning

Ikke ansvar for rederi for manko, anset for at være opstået efter godsets udlosning i Oslo. Rederiet havde overgivet godset til videreforsendelse ved en linieagent, og denne ordning måtte anses for at være betryggende. Hertil kom, at der forelå forsømmelse med rettidig konstatering af mankoen, selvom denne kunne befrygtes, fordi der var et hul i en kasse. Reklamation skete først 12 dage efter udleveringen, jævnfør konnossementslovens § 3, nr. 6.

Der kan sondres mellem to former for reklamationsfrister: Lodrette og vandrette frister! Oversiddelse af de lodrette frister medfører, at man ikke kan komme videre med kravet: Erstatningskravet er uhjælpelig fortabt. Manglende reklamation indenfor de vandrette frister medfører alene en bevismæssig forskydning mellem parterne.

Sølovens reklamationsregel i § 121 og CMR-lovens § 38 er bevisregler, og for sen reklamation i forhold til disse regler medfører ikke at erstatningskravet fortabes, men at ladningsejeren må kæmpe en kamp op ad bakke i bevismæssig henseende, fordi der uden reklamationen indenfor fristerne nu består en formodning for at godset var afleveret i den stand, hvori det var beskrevet i enten sølovens § 121 og CMR-lovens § 38, altså forudsætningsvis god stand.

Der vil særlig være grund til at tillade erstatningskrav uanset reklamation efter fristens udløb, når fragtføreren havde mulighed for at konstatere skaden selv. I så fald har fragtføreren jo ikke behov for den opfordring til bevissikring, som er reklamationens væsentligste formål. Dette gælder så meget mere, når der foreligger fejl på fragtførerens side. Det er i realiteten det, som Sø- og handelsretten siger til en fragtfører i sagen UfR 1948.760 SHD, citeret i afsnit 3.1. Fragtføreren burde under hensyn til en mankos størrelse have indset, at konnossementets angivelse af godsets vægt var urigtig, men havde ikke taget udtrykkeligt forbehold herom i konnossementet. Fragtføreren hæftede derfor i henhold til sølovens § 161, stk. 2, for mankoen over for ladningsmodtagerne, hvis krav på erstatning under hensyn til beskaffenheden af fragtførerens fejl ikke ansås bortfaldet i henhold til sølovens § 121 som følge af for sen reklamation.

7. Reklamation

I sagen UfR 1986.561 SHD (citeret ad afsnit 5.1.3.) sagde retten direkte med henvisning til sølovens § 121, stk. 1, at bevisbyrden påhvilede modtageren af godset efter at der først var reklameret den 7. oktober 1982 efter udlosning den 26. september 1982, hvor modtagerens repræsentant underskrev et statement of facts uden forbehold.

I den følgende sag havde ladningsejeren reklameret for sent, og det fik betydning for bevissikringen i forbindelse med krav på erstatning for skader. Her havde fragtføreren fraskrevet sig ansvar for godset efter udlosning; det var altså ikke nok at der blev reklameret efter godssets ankomst til endelig, indenlandsk destination; reklamationen burde foretages indenfor fristen i sølovens § 121, regnet fra udlosningen. Da godset imidlertid slet ikke var kommet frem til endelig destination, da denne reklamationsfrist udløb, havde modtageren overhovedet ikke nogen chance for rettidig reklamation, medmindre en stevedore eller en landevejsfragtfører havde gjort anmærkning om skader i havnen. Se herom nedenfor ad afsnit 7.4. om trediemands reklamation.

UfR 1984.584 SHD - Søtransport - Konnossement - Reklamation

Rederiet R udførte transport af 298 ruller papir fra en svensk havn til Bilbao. Varen var solgt til et selskab i Madrid, og den videre transport fra Bilbao til Madrid skete med lastvogne. Det var i konnossementet bl.a. bestemt, at skibet ikke var ansvarlig for tab eller skade i tiden efter losningen. Ved varens ankomst til Madrid i perioden 20.-27. maj 1977 konstateredes, at der var sket skade på samtlige ruller, og den 22. juli 1977 reklamerede købers speditør over for R's agent i Bilbao. Da papiret var anbragt på kaj i Bilbao fra R's skib den 6. og 7. maj 1977, uden at modtageren havde givet skriftlig meddelelse om tab eller skade, påhvilede det ansvarsforsikreren, A, der var indtrådt i modtagerens krav, i medfør af sølovens § 121 at føre bevis for, at de konstaterede skader var sket under udlosningen. Da A ikke fandtes at have ført tilstrækkeligt sikkert bevis for, at dette var tilfældet, blev R frifundet.

Oversiddelse af fristerne i luftfartslovens § 115 og banelovens § 40 medfører, at erstatningskravet fortabes. Det fremgår af den udtrykkelige angivelse heraf i luftfartslovens § 116 og af indledningsteksten om bortfald af krav i jernbanelovens § 40.

Reklamationen bør som hovedregel foretages skriftligt. Domstolene har dog sat sig ud over kravet til skriftlighed i CMR-lovens § 38, idet man har fastslået, at dette er en bevisregel og ikke en gyldighedsbetingelse:

UfR 1974.365 HD - Vejtransport - Reklamation - Telefonisk reklamation

En maltfabrik traf aftale med speditør S om befordring af et parti malt fra Danmark til et svensk bryggeri N. S anmodede et vognmandsfirma F om at påtage sig opgaven, og dette engagerede vognmand V hertil. Dagen efter fremkomsten viste partiet sig at være uanvendeligt som følge af olieforurening; parterne var enige om, at beskadigelsen ikke havde været »synlig« ved afleveringen. B reklamerede til S,

7.1. Reklamationsfrister

der 3 dage efter modtagelsen reklamerede skriftligt over for F, som inden 7 dage efter modtagelsen telefonisk orienterede V herom. Antaget at forureningen var sket under transporten, og at V ikke under de foreliggende omstændigheder kunne påberåbe sig, at der ikke var fremsat skriftlig indsigelse over for ham inden 7 dage, jfr. § 38, stk. 2, i CMR-loven. Kommentar i UfR 1974 B 353.

I den nævnte kommentar til dommen siger en af Højesterets dommere, at det i sagen tjente en af parterne til undskyldning, at § 38 ikke er klar, og det er en pæn måde at sige det på: § 38 er ganske ulæselig. Den er rodet og usammenhængende.

Det bør bemærkes, at CMR-loven i § 38, stk. 3, indeholder et skriftlighedskrav i henseende til reklamation over forsinkelse. Fristen er 21 dage.

Luftfartslovens § 115, stk. 3, forudsætter, at reklamation skal foretages skriftligt, enten ved et forbehold i luftfragtbrevet eller ved afsendelse af et brev. En telexmeddelelse vil formentlig blive anset for at være en skrivelse, men en telefonisk indsigelse er altså ikke reklamation efter luftfartsloven.

7.1. Reklamationsfrister

Oversigtsmæssigt kan reglerne om reklamationsfrister stilles således op:

	Kilde	Bortkomst/skade	Forsinkelse
Søtransport	Søloven § 122	Synlig skade: Aflevering Ikke-synlig skade: Tre dage	
Banetransport	Baneloven § 40 CIM art. 53 og 57	Synlig skade: Aflevering Ikke-synlig skade: Syv dage	7 dage
Indenrigs vejtransport	Ingen lovregler		
International vejtransport	CMR-loven § 38	Synlig skade: Aflevering Ikke-synlig skade: Syv dage	21 dage
Luftfragt	Luftfartslov § 115	14 dage	21 dage
Kombineret transport	FIATA FBL Art. 17	Synlig skade: Aflevering Ikke-synlig skade: Syv dage	
Spedition	NSAB § 28	Synlig skade: Aflevering Ikke-synlig skade: Syv dage	

7. Reklamation

Fristen beregnes ved tælling af ugedage. Ved luftfragt tæller søn- og helligdage med ved fristens beregning. Reglen herom findes i Warszawa-konventionens art. 35, som ikke er optaget i luftfartsloven. CMR-loven erklærer dog udtrykkeligt, at søn- og helligdage ikke skal medregnes, og jernbaneloven udskyder fristen til en følgende hverdag, hvis den udløber på en søn- og helligdag. Søloven tager ikke stilling til dette spørgsmål, men det må antages, at der er tale om hverdage, fordi fristen på tre dage er så kort.

Reklamationsreglerne vedrører som hovedregel kun beskadigelse eller delvis tab (manko). For fuldstændig bortkomst gælder altså ingen reklamationsfrister. Baggrunden herfor er at det er vanskeligt at fastsætte en reklamationsregel, når det, der skal reklameres over, er godsets udeblivelse. Indenfor hvilken frist skal reklamationen gives? Modtageren ved måske slet ikke at godset er afsendt, og selvom modtageren har fået besked herom, kender modtageren sædvanligvis ikke afsendelsestidspunktet. Altså vil man – hvis man havde reklamationsfrister for bortkommet gods – kræve reklamation over en begivenhed, som den, der skulle foretage reklamationen, ikke vidste var indtruffet.

Udtrykket »bortkomst« i CMR-lovens § 38 må fortolkes som delvis bortkomst – i transportbranchen: manko. Luftfartsloven taler udtrykkeligt om beskadigelse eller delvis bortkomst i § 115, stk. 2, og de tilsvarende udtryk anvendes i jernbanelovens § 40.

Luftfartsselskaberne har selv søgt at indføre en frist for den fuldstændige bortkomst, nemlig på 120 dage efter IATA-standardbestemmelserne art. 15, stk. 2. De danske fragtmænds bestemmelser indeholdt tidligere en restriktiv 60 dages frist, hvor manglende reklamation over fuldstændig bortkomst medførte tab af retten til erstatning. Reklamationsreglerne bliver hermed i realiteten til forældelsesbestemmelser med meget korte frister.

Udkastet til den nye sølov har to alternativer på reklamationsområdet. Haag-Visby-alternativet opretholder tre dages-reglen, medens Hamburg-alternativet giver 15 dages reklamationsfrist ved ikke-synlig skade. I begge tilfælde er der fortsat tale om formodningsregler og ikke egentlige reklamationsregler, hvis oversiddelse medfører bortfald af ret til erstatning.

En ny ting i udkastet er en egentlig reklamationsfrist på 60 dage ved forsinkelse. Denne nye regel indebærer, at retten til erstatning bortfalder ved for sen reklamation.

Sølovsudvalget foreskriver i en anden ny bestemmelse, at reklamation overfor en underfragtfører også har virkning for den kontraherende fragtfører.

7.2. Begrundet forbehold og indsigelse

Reklamationen skal som hovedregel være begrundet. Der skal gives en kort beskrivelse af godsets tilstand, hvis der er tale om en fysisk skade (beskadigelse), for eksempel »X antal kolli vandskadet og ødelagt« eller »Brud i maskinens jernramme«.

Nogle importører har anskaffet et stempel, som sættes i samtlige transportdokumenter vedrørende alt modtaget gods med teksten: Modtaget med forbehold.

Hvis dette stempel er det eneste, der sættes i fragtbrevet – hvis det for eksempel ikke efterfølges af en begrundelse for forbeholdet – kan man godt spare sig ulejligheden, for der kræves et individuelt, konkret forbehold. CMR-loven siger udtrykkeligt, at forbehold skal være begrundet. Stemplet i sig selv har ingen retsvirkninger.

Det samme gælder fortrykte forbehold, som fragtførere lader trykke i CMR-fragtbreve. Et eksempel findes i UfR 1988.914 HD, hvor en stor dansk vognmandsvirksomhed havde fortrykt følgende passus i sine fragtbreve: Læsset af afsender med forbehold for kolliantal, vægt og godsets beskaffenhed.

Dette forbehold blev ikke tillagt betydning under sagen.

Et tilsvarende forbehold blev taget af kaptajnen i SHT 1948.186 SHD:

SHT 1948.186 SHD – Søtransport – Konnossement – Forbehold

En ladning brunkul blev ved indladningen i Vejle af kaptajnen angivet til 150.000 kilo. Samtidig skrev kaptajnen i konnossementet: »Ikke ansvarlig for vægt og kvalitet«. Der var en manko på næsten 10%. Vægten var imidlertid blevet opgivet alene på basis af skibets amning, og skibet fandtes derfor ikke erstatningsansvarligt, da det ikke kunne antages, at kaptajnen burde have indset, at den opgivne vægt var urigtig.

Højesteret tilsidesatte et tilsvarende forbehold i UfR 1928.312 HD med den begrundelse, at ladningen var modtaget i skibet efter vejningen. Et tilsvarende argument blev anført i UfR 1928.376 ØLD, men det blev kasseret, fordi der var tale om mangelfuld vejning.

7.3. Skadesrapporten

Ud over reklamationen til fragtføreren bør den, der konstaterer skaden og afgiver den første, umiddelbare reklamation, straks skrive en kort skadesrapport til brug ved sagens videre behandling. Det kan gøres i form af et notat, eventuelt som en lagerrapport. Samtidig bør den, der reklamerer, sørge

7. Reklamation

for, at skaden dokumenteres ved fotografier. Mange transportfirmaer har udstationeret et fotoapparat ved godsmotagelsen! Konstateres skaden endnu, medens godset er på bilen, tages der oversigtbilleder af bilen med godset på ladet.

Reglerne om reklamation skal sætte sagens parter i stand til at varetage deres interesser, herunder muliggøre sikring af bevis. I praksis sikres bevis mest effektivt ved optagelse af havarirapport, som bør optages, såfremt skaden er af blot nogen størrelse. Denne rapport skal optages af en havariagent. Er der tegnet vareforsikring for godset, bør også vareforsikringsselskabet have mulighed for optagelse af rapport, og derfor bør selskabet underrettes. Fragtførerens ansvarsforsikringsselskab skal tilsvarende alarmeres, så også dette har mulighed for at lade en rapport optage ved egen havariagent.

Modtageren kan også på egen hånd lade en havariagent udarbejde en rapport; en liste over havariagenter findes i Kraks Godskatalog og i Kraks Fagbog for Danmark (Branche nr. 2860: Havariagenter).

Udgiften til en rapport vil afhænge af den tid, havariagenten skal bruge på undersøgelse og udarbejdelse af den skriftlige rapport. Det vil ofte være 2-4.000 kr. Denne udgift bør ikke spares, for det er vigtigt for den senere sagsbehandling, at der foreligger en neutral redegørelse for skaden. I sagen UfR 1988.1074 SHD (citeret i indledningen til kapitel 6) sagde Sø- og Handelsretten dog, at omkostningerne ved optagelse af en havarirapport ville stå i misforhold til de involverede værdier. Det er naturligvis en afvejning, som må foretages i det konkrete tilfælde.

Domstolene lægger erfaringsmæssigt stor vægt på gennemarbejdede, objektive havarirapporter. Det betyder imidlertid ikke, at domstolene ukritisk accepterer enhver sagkyndig rapport. I sagen UfR 1945.268 HD blev der udøvet kraftig censur af en optælling, som endda var foretaget af en kongelig udnævnt vejer og måler:

UfR 1945.268 HD – Søtransport – Reklamation – Ikke bevis for manko

En kongelig udnævnt Vejer og Måler V havde ved udlosningen af et parti kalksalpeter foretaget optælling, og i henhold hertil manglede der 48 af det i konnossementet anførte antal sække. Efter oplysningerne om den af V ved optællingen anvendte metode og under hensyn til de med denne forbundne fejlmuligheder fandtes modtageren ikke, således som det under de foreliggende omstændigheder måtte påhvile ham i henhold til konnossementslovens § 3, stk. 6, at have ført fornødent bevis for, at han ikke havde modtaget det i konnossementet angivne antal sække, og rederiet frifandtes herefter for ansvar.

Dommen i sagen UfR 1989.679 HD viser en interessant forskel i bevisvurderingen hos Sø- og handelsretten og hos Højesteret:

7.3. Skadesrapporten

UfR 1989.679 HD – Søtransport – Stevedores ansvar for surring – Havarirapport

Et stevedorefirma S havde for befragterne stuvet og surret en ladning maskingods, der under transport til England ombord på skibet »Star« led mindre skader. Af en dækslast på et andet skib, Louise A, blev to maskiner skyllet overbord. Det forsikringselskab, som havde fyldestgjort ladningsejeren for tabet, søgte S til betaling heraf. Rapport var optaget af engelske havariagenter, og under sagen indhentes erklæring fra en udmeldt syns- og skønsmand. Efter disse udtalelser og skønsmandens forklaring skyldtes skaderne fra »Star« anvendelsen af nylonreb og skaderne fra »Louise A« wires samling ved »spanske vinder«. S ansås ansvarlig, og kaptajnens undladelse af at notere protester mod surringen på konnossementerne kunne ikke fritage S for ansvar.

Sø- og Handelsretten havde ikke ment at kunne lægge vægt på besigtigelseserklæringerne og en senere skønsrapport og frifandt stevedorene, medens Højesteret – efter yderligere forklaringer – lagde erklæringerne til grund og statuerede ansvar.

En tilsvarende afgørelse findes i UfR 1946.678 SHD, hvor en kongelig vejer og målens optælling tilsvarende blev tilsidesat som grundlag for et erstatningskrav.

7.3.1. Søprotest, banerapport og claim notice

Et historisk levn i søretten er den såkaldte søprotest, som ikke kan sidestilles med en havarirapport, som skal være neutral og objektiv. Søprotesten er en ensidig erklæring om begivenhederne til søs. Søprotesten skal tilvejebringe en redegørelse for handlingsforløbet til søs, så snart skibet kommer i havn. Ideen er at kaptajnen afgiver en forklaring overfor en notar eller anden myndighed om årsagerne til skade på gods og eventuelle andre begivenheder under sørejsen. Begrundelsen har i sin tid nok været at skibe kunne være lang tid i søen; efter måneders og måske års sejlads kunne det være vanskeligt for kaptajnen og andre at huske begivenhederne klart. Et andet motiv til søprotesten er de eventuelle muligheder for fraskrivelse af ansvar.

Søprotesten kendes ikke i dansk søret. I følgende sag kunne en søprotest måske have været på sin plads:

NDS 1956.526 SHD – Søtransport – Reklamation – Risiko for bevisusikkerhed
Nogle tromler med vaseline lastet på dæk gik over bord i hårdt vejr på rejse fra Hamborg til Gdynia under Gencon-certparti. Konnossementslovens bestemmelser var afgørende, idet det ikke i konnossementet var angivet, at de tabte tromler førtes som dækslast. Bevisusikkerhed med hensyn til forsvarligheden af placeringen, surringen og afsprosningsmåttet måtte gå ud over bortfragteren, som derfor blev anset ansvarlig for tabet.

Søprotest anerkendes i mange andre lande.

7. Reklamation

Ved behandling af skadessager ved banetransporter er udgangspunktet den såkaldte baneprotokol, som efter CIM-konventionen art. 52 skal optages, når en skade konstateres. I denne protokol søger man at fastslå så mange kendsgerninger om sagen som muligt. Optagelsen af baneprotokol er ikke til hinder for, at der samtidig optages en almindelig havarirapport; ladningsinteressen vil ofte insistere på en sådan, navnlig hvis transporten er omfattet af en vareforsikring. Baneprotokollen optages af banens folk, men ofte under overværelse af sagens øvrige parter.

Ofte vil luftfartsselskabet eller dets udleveringsterminal selv være opmærksom på, at der foreligger en skade. I SAS Cargo Center i Kastrup er det sædvanligt, at der gives meddelelse – i luftfragsprog en claim notice – om en formodet skade i udleveringspapirene, hvori SCC sætter et stempel, så modtageren af godset gøres opmærksom på, at der må reklameres inden 14 dage. Dette bør imidlertid på ingen måde opfattes som en søretlig søprotest eller en baneretlig banerapport. Det er primært et varsel til varemottager (eller dennes speditør) om at der måske kan være anledning til at foretage selvstændig reklamation. Forbeholdet kan formentlig kun anses for at være en reklamation overfor luftfartsselskabet, såfremt dette har fået en kopi af udleveringssedlen med forbeholdet.

7.4. Trediemands reklamation

Det er naturligvis ladningsejeren, der skal reklamere. Undertiden er der imidlertid andre i transportforløbet, som konstaterer en skade, og som derfor kan – og måske er de eneste, der kan – reklamere. Se som eksempel herpå:

UFR 1968.483 SHD – Søtransport – Reklamation – Manko i losserapport

Når Frihavnsselskabet modtager et vareparti direkte fra skib til oplægning i pakhus, skal det ved udfærdigelse af losserapporten tydeligt angives, når det udlossede ikke stemmer med konnossementets angivelse, således at modtagerens retsstilling overfor rederiet sikres.

UFR 1966.304 SHD – Søtransport – Reklamation – Tog forbehold for kolliantal

Ved modtagelsen af nogle kartoner med tørrede blommer og rosiner, som af en vognmand for N kørtes fra Frihavnen til Kvæsthusbroen, læsset på bakker, for at transporteres med F's ruteskib til Odense, noterede F's formand på fragtbrevet, hvori antallet af kartoner var opgivet til 1.505: »Modt. på bakker. Ingen garanti for tallet«. Ved godsets ankomst til Odense manglede 45 kartoner. Under en af N i den anledning mod F anlagt erstatningssag frifandtes F.

7.4. Tredjemands reklamation

UFR 1947.745 SHD - Søtransport - Reklamation - Speditør sørgede ikke for tally

Befragteren B ifølge et den 22. marts 1945 sluttede certeparti om befordring pr. M/S »Dorrit« af en ladning stykgods fra København til Århus krævede erstatning for 2 manglende pakker manufakturvarer hos rederiet R eller det speditørfirma S, som forestod losningen i Århus. R frifandtes, da godset vel måtte antages at være modtaget ombord, men den ved losningen foretagne tally ikke var tilstrækkeligt bevis for, at det ikke også var udleveret i Århus. S, som ikke havde sørgt for en betryggende tally og derved havde forringet B's stilling i bevismæssig henseende over for R, frifandtes desuagtet, fordi B allerede i medfør af reklamationsreglen i sølovens § 121 var afskåret fra at kræve erstatning for manko.

Det vil ofte være en speditør, der konstaterer en skade ved godsets ankomst til speditørens terminal, og det vil derfor ofte være speditøren, der har både ret og pligt til at foretage reklamation, såfremt speditøren kan konstatere skaden. Det må antages at ligge indenfor speditørens fuldmagt som speditør for ladningsinteressen at foretage reklamation.

Manglende reklamation kan være ansvarspådragende, såfremt der har foreligget en opfordring til at gøre indsigelse. Det samme gælder manglende information om skade til speditørens ordregiver:

SHT 1926.382 SHD - Spedition - Skade på gods - Reklamation

Selv om det kunne antages, at et speditørfirma burde have været opmærksom på nogle skader på et parti varer og gjort modtagerne bekendt med disse på et tidligere tidspunkt end sket, kunne det dog ikke antages, at modtagerne ved forsømmelsen havde mistet retten til at gøre noget dem ellers tilkommende erstatningskrav gældende, og ansvaret for skaden pålagdes derfor ikke speditøren.

Efter NSAB § 7 har speditøren pligt til at reklamere over for en trediemand, der har forårsaget bortkomst eller skade. Det foreskrives, at speditøren skal underrette ordregiveren og i samråd med denne træffe fornødne foranstaltninger til at sikre ordregiverens krav på erstatning hos den, der har forvoldt skaden eller bortkomsten eller bærer ansvaret herfor. Efter nærmere aftale skal speditøren desuden bistå ordregiveren i dennes mellemværende med trediemand. Til opfyldelse af denne pligt har de fleste speditører fortrykte reklamationsskrivelser, hvor man blot behøver at indføre oplysningerne om godset. En sådan, såkaldt »Claim Notice« virker for eksempel som reklamation efter luftfartslovens § 118, når den indgives til fragtføreren.

KAPITEL 8

Forældelse

I forhold til dansk rets almindelige regler om forældelse arbejder transportjuraen med meget korte forældelsesfrister. Den almindelige forældelsesregel for de fleste af hverdagens krav på fem år efter forældelsesloven fra 1908 og reglen om forældelse efter 20 år for krav med særligt retsgrundlag efter Danske Lov 5-14-4 er skåret ned til typisk eet år i transportsager, når man ser bort fra indenlandske vejtransporter, der som hovedregel er undergivet 1908-forældelsesloven. Denne lov kan dog fraviges ved aftale, og sådanne aftaler findes bl.a. i fragtbreve, hvor man ofte henviser til CMR-loven som retsgrundlag og dermed til CMR-lovens forældelsesregler. Se herom 1.3.2.1.

Forældelse indebærer, at krav ikke kan gennemføres efter fristens forholdsvis korte løb. Kravet er ophørt. Det er dødt og magtesløst.

Den korte forældelse gælder primært krav på erstatning efter skade, tab, manko og forsinkelse, men i hvert fald på vejområdet indtræder der også forældelse af fragtførerens krav på fragt efter den korte frist. Da forældelsesfristerne er ultimative, og da der gælder forskellige forældelsesfrister for forskellige krav, bør forældelsesfristen undersøges sag for sag.

Forældelsesregler skaber sikkerhed, skriver Ussing (Obligationsret, 4. udgave, side 381). De medvirker til at sagerne bliver afgjort, medens parterne og deres vidner endnu kan huske noget om sagsforløbet. Navnlig i transportforhold er der et stort behov for korte forældelsesregler, fordi det kan være vanskeligt at rekonstruere begivenhederne, som ofte udspiller sig i udlandet, når der er gået blot nogen tid. Den styrmand eller chauffør, som skal forklare om en sag, har sejlet eller kørt et stort antal ture siden netop denne sag; risikoen for forkerte forklaringer kan være stor.

De korte forældelsesfrister – og de på forhånd fastsatte ansvarsbegrænsningsbeløb – anføres som en kompensation for et fragtføreransvar, som ofte ikke hviler på culpa, i Eva Janson og Håkon Schillers afhandling om transportjuraens særlige forældelsesregler i forhold til de almindelige forældelsesregler i Marjus 138. De rejser det spørgsmål, om transportkøberens som skadelidt kan gøre et krav gældende på et rent culpagrundlag og dermed

8. Forældelse

undgå transportlovenes korte forældelsesfrister. Svaret herpå er et nej, først og fremmest på grund af lovgivningens præceptive karakter. Se herom bemærkningerne til UfR 1974.263 ØLD i afsnit 1.3.2.4.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at der gælder forskellige tidsmæssige forældelsesfrister på de forskellige delområder i transportjuraen, og at fristerne ikke beregnes på samme måde. I sagen UfR 1984.577 SHD, citeret i afsnit 1.3.1.1.2. om kriterier for anvendelse af CMR, var et krav således forældet efter konnossementsloven, men ikke efter CMR-loven. Det transportdokument, der blev udfærdiget om transporten, var et gennemgangs-konnossement, og der fandtes ikke grundlag for at bedømme spørgsmålet efter andre regler end konnossementskonventionslovens regler.

I nogle konnossementer ses kortere frister end sølovens etårsfrist i § 291; dette gælder typisk kombinerede transportdokumenter, for eksempel Combined Transport Bill of Lading og Through Transport Bill of Lading, hvor fristen ofte er ni måneder af hensyn til fragtførerens muligheder for udøvelse af regres overfor den faktiske fragtfører. Ni måneders-risten findes i Det internationale Handelskammers regler for kombinerede transportdokumenter.

North Sea Standard Conditions of Carriage, som bl.a. anvendes af det danske rederi DFDS ved containertransport over Vesterhavet, indeholder en 11 måneders frist. Se dommen om disse bestemmelser i UfR 1989.593 HD, bl.a. omtalt i afsnit 1.3.1.2.

Forældelsesfristerne fremgår af skemaet på modstående side.

Der vil ofte være tale om et samspil mellem transportjuraens forældelsesregler og 1908-loven, fordi man tit anvender nationale regler ved fortolkning af spørgsmål om for eksempel afbrydelse og suspension. Det gælder for eksempel sølovens § 291, stk. 5, og CMR-lovens § 41, stk. 4.

1908-loven vil ofte kunne komme ind i billedet, når transportjuraens regler har udspillet deres rolle, som for eksempel i dette tilfælde:

UfR 1981.958 HD - Vejtransport - Forældelse - Modregning

Forældelse efter CMR-lovens § 41 ansås afbrudt ved anerkendelse af skylden, selv om denne anerkendelse skete i forbindelse med krav om modregning. Efter afbrydelsen løb en sædvanlig 5-års frist efter 1908-loven og ikke en ny 1-årig frist efter CMR-loven. Kommenteret i UfR 1982 B 11, jævnfør nedenfor om forældelse af fragtkrav. Dommen er også omtalt i kapitel 1 i afsnit 1.3.1.2. om fragtbrevsklausuler.

UfR 1979.837 SHD - Vejtransport - Forældelse - Fragtkrav delvist anerkendt, modregning

Eksportør A påstod sig frifundet for et af vognmand V rejst krav om betaling for kørsel til udlandet med kød, oplastning og losning, som V havde udført for E, idet han henviste til, at kravet var forældet i medfør af § 41 i CMR-loven, og at beløbet

8. Forældelse

	Kilde	Tidsrum	Beregning
Søtransport	Søloven § 291 Udleveringsansvar; skade efter § 118	1 år	Fra udlevering
Bane-transport	Baneloven § 41	1 år	Delvist tab, transport § 41 beskadigelse og forsinkelse: Fra udleveringsdagen. Fuldstændigt tab: Fra 30. dag efter udleveringsfristen
Indenrigs vejtransport	Forældelseslov af 1908	5 år	Fra forfaldstid
International vejtransport	CMR-loven § 41	1 år	a) Forsinkelse, tab og beskadigelse: Afleveringen b) Bortkomst: 30 dage efter aftalt leveringsfrist; 60 dage efter godsovertagelse. c) Andre tilfælde: 3 måneder efter fragtaftalens indgåelse.
Luftfragt	Luftfartsloven § 118	2 år	Fra flyets ankomst
Kombineret transport	FIATA FBL Art 19	9 måneder	Fra aflevering
Spedition	NSAB § 29	1 år	Skade: Fra aflevering. Andet: Fra skaden kan konstateres

i øvrigt var udlignet ved modregning af et erstatningskrav over for V. F's påstand om forældelse blev alene taget til følge, for så vidt angår en mindre del af det krævede beløb, idet E fandtes at have anerkendt eksistensen af de væsentligste poster med den følge, at der for disse posters vedkommende var sket afbrydelse af forældelsen efter Forældelsesloven af 1908 § 2, 2. punktum, og at den 5-årige forældelsesfrist efter lovens § 1 herefter gjaldt. E's påstand om modregningsadgang blev ikke taget til følge, idet E fandtes at være bundet af den anvendte fragtbrevsformular, der udelukkede modregning i vognmandens krav på fragt i henhold til fragtbrevet.

8. Forældelse

Nogle standardkontrakter indeholder forældelsesfrister. Fragtmandsbestemmelserne anvender CMR-lovens regler, og NSAB indeholder en 1-årig frist, som løber fra enten udleveringsøjeblikket eller det tidspunkt, da skaden tidligst kunne konstateres.

UfR 1984.180 HD - Vejtransport - Forældelse - Efterkrav

En dansk sælger solgte et vareparti til en italiensk køber »frit lastet«; køberen skulle præstere en banknoteret check inden godsets udlevering. Køberen antog et italiensk speditønsfirma, som meddelte sælgeren, at godset skulle lastes hos den danske speditør E. Transporten blev udført af en dansk eksportvognmand. Godset blev udleveret til køberen efter et kompliceret handlingsforløb, hvori sælgeren var impliceret. Køberen gik konkurs. Antaget, at E udførte en speditørogave, der måtte bedømmes efter NSAB. Det forhold, at E udfærdigede fragtbrev og ansatte vognmand, kunne ikke bringe forholdet ind under CMR-loven. Der var indtrådt forældelse efter NSAB og - tilføjede Sø- og Handelsretten - tillige efter CMR-lovens § 41.

8.1. Afbrydelse af forældelsesfristen

Forældelsesfristens løb afbrydes som hovedregel kun ved enten fragtførerens anerkendelse af kravet eller retsligt skridt, herunder primært anlæg af retssag; i sidstnævnte henseende er tidspunktet for indlevering af stævning til retten afgørende. Banelovens § 41, stk. 3, forlanger udtrykkeligt anlæg af retssag mod DSB. Sølovens § 291, stk. 3, kræver »retsskridt«, og ved søretlige krav kan forældelsen desuden afbrydes ved anmeldelse for dispachør. Luftfartsloven bruger det ikke særlig præcise udtryk at adgangen til erstatning bortfalder, såfremt »sag ikke er rejst inden to år«. Man må antage, at meningen er anlæg af retssag. Efter almindelig sprogbrug kan man rejse en sag blot ved at reklamere.

Det er således afgørende, om loven kræver »søgsmål« eller »anlæg af retssag«, der kun kan fortolkes som indlevering af stævning til retten ved fragtførerens værneting, eller om der anvendes et bredere udtryk som for eksempel »retslige skridt«. Den sidste formulering findes i forældelsesloven af 1908, og den accepterer flere forskellige aktionsmuligheder end sagsanlægget.

Søgsmål behøver ikke nødvendigvis at være anlagt i Danmark. Retslige skridt i udlandet afbryder i nogle tilfælde også forældelse:

UfR 1959.414 SHD - Søtransport - Forældelse - Sagsanlæg i udlandet

Forældelse efter konnossementsloven afbrudt ved sagsanlæg i Belgien, uanset at sagen afvistes som anlagt ved forkert værneting, da fordringshaveren herved over

8.1. Afbrydelse af forældelsesfristen

for debitor havde manifesteret sin vilje til at gennemføre kravet ad retslig vej, og sagen iøvrigt måtte antages fremmet behørigt.

UfR 1958.684 SHD – Søtransport – Forældelse – Sagsanlæg i udlandet

Rederiet frifundet for erstatningskrav for fugtskade på en ladning sardeller, hvorfor var afgivet rent konnossement, da fugtskaden ikke kunne konstateres ved indladningen på grund af emballagens karakter, og der ikke var holdepunkt for at antage, at skaden var opstået ombord. Forældelse antaget afbrudt ved sagsanlæg i Antwerpen, uanset at sagen her afvistes i henhold til værnetingsbestemmelsen i konnossementet.

Det kan være tvivlsomt, om procestilvarsling afbryder forældelse. Når lovene på transportområdet forlanger søgsmål som forudsætning for afbrydelse af forældelsesfristens løb, må det tages i betragtning, at en procestilvarsling ikke er et søgsmål. Procestilvarslingen indebærer ikke nedlæggelse af en påstand, som kan medføre retlige konsekvenser. Efter 1908-loven om forældelse har man dog anerkendt procestilvarsling som fristafbrydende, men det kan skyldes, at 1908-loven opererer med det bredere begreb »retsligt skridt« som afbrydelsesgrund, jævnfør lovens § 2, end det skarpe »søgsmål« i dele af transportjuraen.

Vestre Landsret har i en utrykt dom, citeret i Kjeld Regnarsens CMR-kommentar side 278, anerkendt, at en forkyndelse af procesunderretning kunne afbryde forældelse.

I sagen UfR 1982.340 HD påberåbte en part sig procestilvarsling som fristafbrydende, men da denne procestilvarsling var sket efter forældelsesfristens udløb, fik parten ikke medhold heri:

UfR 1982.340 HD – Vejtransport – Forældelse – Procestilvarslet efter fristudløb

A, som af S var antaget til at udføre en kødtransport ad landevej til Italien, traf med V aftale om, at V skulle udføre transporten på A's vegne. Under transporten skete beskadigelse af kødet, og A blev ved landsrettens dom tilpligtet at betale S erstatning. Under sagen var V efter procestilvarsling fra A indtrådt som biintervenient til støtte for A. A påankede dommen, men gik under anken konkurs, og ankes hævdedes. Da boet ikke gav nogen dækning, anlagde S sag mod V, der havde påtegnet fragtbrevet, og erkendte sammen med A at have været fragtfører som omhandlet i CMR-loven. V bestred, at landsrettens dom havde bindende virkning for V, og gjorde gældende, at et eventuelt krav var forældet i medfør af CMR-lovens § 41. Det sidste spørgsmål indbragtes for Højesteret. S, der for Højesteret erkendte, at procestilvarslingen i den første sag var sket efter udløbet af den 1-årige frist i § 41, gjorde gældende, at V ved ikke at fremdrage forældelsesspørgsmålet under sagen havde givet S føje til at anse dette synspunkt for frafaldet, men fik ikke medhold heri. S hævdede dernæst, at S kunne gøre det krav, der ville være tilkommet A, hvis A havde opfyldt dommen, gældende mod V. Idet S ikke retsligt havde fremsat krav mod V inden forældelsesfristens udløb, og idet S ikke kunne undgå følgerne heraf ved at gøre et krav, som muligt kunne tilkomme A, gældende mod V, frifandtes denne.

8. Forældelse

I sagen UfR 1977.302 SHD var fremsendelse af en stævning 10 dage inden sagens anlæg ved indlevering af stævning til retten ikke tilstrækkeligt til afbrydelse af forældelsesfristen.

Intervention i en retssag som biintervenient efter retsplejelovens § 252 er en mere alvorlig sag end en procesilvarsling, idet intervenienten ytrer sig på en måde under sagen, der kan sidestilles med nedlæggelse af påstand. Det kan derfor ikke afvises, at biintervention medfører afbrydelse af en forældelsesfrist, men det kan afhænge af de konkrete omstændigheder.

Det er naturligvis afgørende, at søgsmålet rettes mod den part, i forhold til hvem forældelsen skal afbrydes. I den følgende sag indtrådte der forældelse overfor nogle danske parter, medens skadelidte førte retssager om skaden i udlandet:

UfR 1985.872 SHD - Vejtransport - Forældelse - Sagsøgte modtager i udlandet
Transportfirmaerne T 1 - T 3 transporterede gods med lastbil til Spanien for eksportør E, som gjorde et erstatningskrav gældende efter transporten. Sagen drejede sig om, hvorvidt E's krav var forældet. E havde forud for forældelsesfristens udløb alene anlagt sag i Frankrig mod godsets modtager M, hvorefter M ligeledes inden fristens udløb havde anlagt regresssag mod T 1, og T 1 umiddelbart ved fristens udløb havde anlagt regresssag mod T 2 og T 3. Ved dom afsagt af appelretten i Paris blev en frifindelse af M stadfæstet, medens retten, for så vidt sagen angik forholdet mellem E og T 1 - T 3, erklærede sig inkompetent til at pådømme sagen. E's søgsmål mod M og regresssøgmålene i Frankrig fandtes ikke at have afbrudt den mellem E og T 1 - T 3 gældende forældelsesfrist, og det kunne ikke tillægges betydning, at T 1 - T 3 havde fremsat indsigelse om forældelse ved de franske domstole.

Denne afgørelse kan sammenholdes med den nedenfor omtalte dom i UfR 1958.684 SHD, hvor et sagsanlæg i Antwerpen, som ikke var rette værneting, fandtes at have afbrudt forældelse i forhold til en dansk part.

Private, ensidige skridt, for eksempel modregning, afbryder ikke forældelse, heller ikke selvom modregningen er berettiget efter det foreliggende skyldforhold, såfremt modparten ikke accepterer modregningen og dermed i realiteten anerkender erstatningskravet. Se den nedenfor citerede UfR 1977.1004 SHD.

8.2. Suspension af forældelsesfristen

8.2.1. Krav afbryder forældelsesfristen

CMR-lovens § 41, stk. 3, og jernbanelovens § 41, stk. 2, suspenderer forældelsesfristens løb, når der er rejst et erstatningskrav imod fragtføreren. CMR-konventionen adopterede CIM-konventionens regel herom. Suspensio-

8.2. Suspension af forældelsesfristen

nen standser, når fragtføreren afviser kravet og returnerer transportkøberens kravdokumenter. Dette sidste gælder dog ikke fotokopier:

UfR 1980.870 SHD - Vejtransport - Tilbagesendte ikke dokumenter - Suspension

Under en sag anlagt af forsikrings-selskabet F mod vognmand V vedrørende vejtransport, antaget, at bestemmelsen i CMR-lovens § 41, stk. 3, om en fragtførers pligt til tilbagesendelse af modtagne dokumenter ved afvisning af erstatningskrav ikke er til hinder for, at forældelsesfristens løb atter begynder ved fragtførerens utvetydige afvisning af krav i sager, hvor de bilag, der var vedlagt kravsbrevet, og som ikke følger med afvisningen, klart fremtræder som fotokopier af originale dokumenter og derfor må antages at være uden betydning for den erstatnings-søgendes fortsatte behandling af sagen. Herefter, og idet sagen ikke kunne anses for anlagt på et tidligere tidspunkt end den dato, der af dommerkontoret var påført stævningen som modtagelsesdato, var F's adgang til at fremsætte krav over for V forældet.

En sådan suspension kan kun ske een gang i sagsforløbet; fornyet korrespondance efter afvisningen har således ikke fristforlængende virkning.

Efter fristens suspension løber forældelsesfristen videre, og på et tidspunkt vil der da indtræde forældelse. Forældelsen beregnes lettest, når fristen har været suspenderet, ved at lægge antallet af dage, hvor fristen har været suspenderet, til etårsdagen for fristens begyndelsesdato.

Forudsætningen for fristens fornyede løb er en afvisning. Her må der stilles krav til afvisningens tydelighed:

UfR 1979.852 SHD - Vejtransport - Forældelse - Suspension, afvisning af krav
Speditør A hævdede, at vognmand B, som for A havde transporteret et parti ispinde til Hamburg, var erstatningsansvarlig for temperaturskader. B gjorde gældende, at kravet var forældet efter § 41 i CMR-loven. B havde afvist A's krav i en skrivelse af 1. december 1975, men denne skrivelse fandtes ikke at kunne anses for en fuldstændig afvisning, idet B henviste til sit forsikrings-selskabs endelige afgørelse.

8.2.2. Aftalt suspension

Parterne aftaler ofte, at en indsigelse om forældelse ikke vil blive gjort gældende. En sådan forhånds-aftale, truffet inden transporten og altså inden en skade er konstateret, er givetvis ugyldig efter CMR-lovens § 1, stk. 3, om lovens præceptivitet og sølovens udtrykkelige forbud mod forhånds-aftaler i § 291 stk. 4. Hverken luftfartsloven eller jernbaneloven indeholder forbud mod forhånds-aftaler om forældelse.

Spørgsmålet er nu om en senere aftale, indgået efter skadens konstatering, også er ugyldig.

Disse aftaler findes i flere standardudgaver: Man kan forlænge fristen frem til et bestemt tidspunkt, som herefter er forældelsestidspunktet. Man kan

8. Forældelse

forlænge fristen med x antal måneder. Eller man kan forlænge uden at angive en tidsfrist, men aftale at forlængelsen bringes til ophør ved opsigelse med x ugers eller y måneders varsel. En forlængelse af forældelsesfristen gives ofte under den udtrykkelige forudsætning at forældelse ikke allerede er indtrådt eller – sjældnere – at også andre parter i sagen giver samme forlængelse. Dette sidste af hensyn til bevarelse af regresmulighederne.

Der er et stort, praktisk behov for disse aftaler. I typesituationen forhandler parterne om erstatning efter en skade. Der mangler måske nogle dokumenter, eller man savner endelig stillingtagen fra et forsikrings-selskabs side. Kan man ikke indgå en aftale om, at en forældelsesindsigelse ikke vil blive gjort gældende, må skadelidte udtage stævning for at undgå forældelse. Det er måske slet ikke nødvendigt at anlægge denne retssag, fordi parterne alligevel forudses at ville blive enige, eventuelt om en forligsmæssig løsning. Sådanne overflødige retssager koster penge og bebyrder unødigt retsvæsenet.

Transportlovene behandler ikke spørgsmålet om en aftalt suspension af forældelsesfristens løb, bortset fra forbudet mod forhåndsftaler i søloven og præceptiviteten i CMR-loven. Det rigtige er formentlig at anse en aftalt suspension for at være en processuel aftale, der forpligter parterne til at stille hinanden som om stævning var udtaget, inden forældelse er indtrådt. I hvert fald mellem advokater må sådanne processuelle aftaler anses for at være bindende og – i henseende til CMR-lovens § 1, stk. 3 – gyldige. Domstolene skal ikke på eget initiativ – *ex officio* – tage stilling til, om der er indtrådt forældelse i en given sag; gør parterne ikke selv dette argument gældende, kan retten ikke tage hensyn til det.

I praksis indgås der mange af denne slags aftaler om forlængelse af forældelsesfrister; de er nyttige, fordi de forhindrer måske overflødige sagsanlæg.

Der opstår ofte spørgsmål om, hvorvidt en given henvendelse fra en ladningsejer eller dennes speditør kan betragtes som et krav og om hvorvidt dette krav er blevet afvist af fragtføreren. Det første spørgsmål har navnlig betydning for spørgsmålet om, hvorvidt forældelsesfristens løb er blevet standset (suspenderet), men det har også betydning i andre relationer, for eksempel for starten på en renteberegning. Det andet spørgsmål er tilsvarende afgørende for, om forældelsesfristen efter afvisning påny er begyndt at løbe, idet suspensionen af fristens løb er ophørt.

Spørgsmålene opstår, fordi formuleringen i breve, telexer og andre tilkendegivelser ikke altid er så præcise, som jurister kunne ønske. En almindelig holdt reklamation er således ikke et krav i CMR-lovens forstand.

8.2. Suspension af forældelsesfristen

UfR 1978.302 SHD - Vejtransport - Forældelse - Krav afbrød ikke fristens løb
Speditør S havde overladt en transport af et parti kød til Italien til vognmand V. Ved aflæsning i Italien den 18. september 1975 konstateredes det, at kødet var delvis beskadiget, og den 22. september 1975 reklamerede S skriftligt over for V. Modtageren opgjorde sit tab til ca. 19.785 kr., og den 3. oktober 1975 sendte S et krav af denne størrelse til V. Ved skrivelse af 18. december 1975 afviste V kravet. Under sag anlagt af S mod V den 16. december 1976 gjorde V principalt gældende, at det rejste krav var forældet, jfr. CMR-loven § 41. S's skrivelse af 22. september 1975 fandtes efter sit indhold ikke at kunne betragtes som et sådant skriftligt krav, som omhandles i lovens § 41, stk. 3. Suspension af forældelsesfristen kunne først anses for begyndt ved S's skrivelse af 3. oktober 1975 og varede til V's skrivelse af 18. december 1975. Forældelsesfristen kunne dernæst ikke anses for afbrudt ved nogle skrivelser, der blev udvekslet mellem parternes advokater den 6. og 7. december 1976, men først ved stævningens indlevering til retten den 16. december 1976. S's fordring var herefter forældet.

Der skal som hovedregel sættes et beløb på kravet, og det skal utvetydigt omtales som et erstatningskrav. Tilsvarende kan en meddelelse om, at et erstatningskrav er blevet videresendt til en anden (udførende) fragtfører være hverken en anerkendelse af kravet eller en afvisning, men en »mellembesked«, som ikke får forældelsesfristen til at løbe igen.

Reglerne om suspension i CMR-loven er konsekvent anvendt i følgende afgørelse, der anerkender overgivelse af en faktura som suspensionsårsag:

UfR 1984.176 HD - Vejtransport - Forældelse - Krav fremsat for sent, suspension

En speditør formidlede en transport af imprægneringsvæske for en importør fra Sverige til Danmark. Importøren gjorde gældende, at der var sket en skade på godset og krævede erstatning, som importøren ville modregne i speditørens krav på fragt. Som sagen forelå, måtte det lægges til grund, at speditøren alene havde handlet som formidler, og der var ikke grundlag for at statuere, at speditøren i denne egenskab havde udvist erstatningspådragende forhold. Et eventuelt fragtføreransvar ville være forældet efter CMR-lovens § 41, idet godset blev afleveret til appellanten den 21. maj 1981, og modkravet først blev rejst indenretligt den 21. september 1982, og idet forældelsesfristens løb alene havde været standset fra den 18. maj 1982, da importøren udleverede kopi af sin faktura over erstatningskravet til speditørens advokat, indtil denne den 24. maj 1982 afviste kravet.

8.2.3. Stiltiende suspension

Medens den udtrykkelige aftale om en suspension af forældelsesfristen ikke efterlader tvivl om tingenes tilstand, kan det ofte være vanskeligt at afgøre, om fortsatte forhandlinger hen over fristens udløb medfører en opgivelse af forældelsessynspunktet. Kan man påberåbe sig forældelse, såfremt man har forhandlet om erstatning op imod og hen over fristens udløb? Svaret vil

8. Forældelse

afhænge af de konkrete omstændigheder. Retspraksis har flere svar på spørgsmålet:

UfR 1981.503 SHD – Søtransport – Forældelse – Korrespondance afbrød ikke fristens løb

Den 22. december 1978, da færgeren »Lyø« på en tur fra Fåborg var kommet ind i færgelejet på Lyø, og en ilandkørende lastbil, læsset med roeffald, befandt sig på broklappen i færgelejet, skete der et uheld, hvorved lastbilen blev beskadiget. Forsikringsselskabet F, hvor bilen var forsikret, anså »Lyø«s rederi R for ansvarlig for skaden og rettede i begyndelsen af februar 1979 skriftlig henvendelse om denne til R's forsikringsselskab. Der blev udvekslet nogle skrivelser mellem de to forsikringsselskaber, uden at det førte til afgørelse af spørgsmålet om R's ansvar for skaden. Den 5. maj 1980 anlagde F sag mod R, der påstod frifindelse, bl.a. med den begrundelse, at kravet var forældet. Da R som bortfragter havde lastbilen i sin varetægt, da skaden skete, måtte spørgsmålet om R's erstatningsansvar bedømmes efter sølovens § 118, stk. 1. For kravet gjaldt sølovens § 291, stk. 1, nr. 7, med en forældelsesfrist på 1 år fra den dag, godset blev udleveret, hvilket vil sige fra den 22. december 1978. Da der ikke var indtrådt en suspension af fristen, var kravet forældet.

Michael Villadsen skriver i en kommentar til dommen i UfR 1982 B 180, at retten ved sin afgørelse i UfR 1981.503 SHD så bort fra, at sagsøgte forsikringsselskab i et brev havde meddelt, at man fremdeles undersøgte sagen.

UfR 1977.959 HD – Søtransport – Forældelse – Forligstilbud forelå

Et krav på erstatning for skade ved skibssammenstød ansås efter korrespondance mellem parterne ikke forældet ved udløbet af to års fristen efter sølovens § 284 – nu § 291 – idet der af fordringshaveren var fremsat et forligstilbud, som modpartens agent havde givet udtryk for, at hans mandant endnu ikke havde taget stilling til. Forældelsesfristen fandtes herefter at have været suspenderet.

UfR 1972.868 SHD – Stevedoring – Forældelse – Berettiget forventning om frafald af indsigelse

Frihavnsselskabet fik ikke medhold i, at et erstatningskrav var forældet i medfør af 1-års forældelsesbestemmelsen i § 7, stk. 9, i frihavnsreglementet, jfr. bekendtgørelse nr. 175 af 31. maj 1961, idet selskabet fandtes at have bibragt ladnings-ejeren berettiget forventning om, at forældelsesindsigelse ikke ville blive gjort gældende.

UfR 1959.18 HD – Søtransport – Forældelse – Forhandlinger afbrød forældelse

Skibsreder R påtog sig i december 1952 for firmaet C1 i Uganda og dettes indkøbsfirma C2 i London med s/s »Gol« at befordre et parti cement fra Nørresundby til Mombassa. På grund af ophobning af gods i denne havn kunne losning dér kun ske med tilladelse fra en oprettet »Phasing-komité« P, hvormed C1 og C2, men ikke R var bekendt. Den 31. dec. modtog R afslag fra P efter hvad der måtte antages forud for s/s »Gol«s afsejling samme dag. R tilskrev derom den 2. jan. 1953 C2, der modtog meddelelsen den 5. s.m., men fastholdt levering i Mombassa. Da skibet ikke

8.3. Forældelse mellem fragtførere

dér kunne komme af med lasten, opløstes den andetstede med tab og ekstraudgifter som følge. I hvert fald under de i sagen foreliggende omstændigheder fandtes det at have påhvilet C1 og C2 at fremskaffe tilladelse fra P, og de var derfor for så vidt erstatningsansvarlige. R fandtes dog ansvarlig for følgerne af den forsinkede videregivelse af meddelelse om P's afslag, men det måtte lægges til grund, at C1 og C2 kunne have begrænset tabet, og der tillagdes C1 og C2 en skønsmæssig nedsat erstatning. (Dissens). – At C1 og C2 først havde anlagt sag efter udløbet af den i konnossementskonventionslovens § 3, nr. 6, stk. 3, nævnte frist af 1 år, fandtes under hensyn til de mellem parterne stedfundne forhandlinger ikke at medføre, at forældelse var indtrådt.

UfR 1947.869 SHD – Søtransport – Forældelse – Ikke aftale om fristforlængelse
I henhold til et konnossement, udstedt den 14. marts 1940 i Liverpool til et speditionsfirma A, var ombord i S/S »Hindsholm« modtaget 3 kasser løsbindsblade, som af et engelsk firma S var solgt til en dansk papirhandler K. Varene ankom ikke hertil og blev ikke returneret til S. I medfør af forældelsesreglen i konnossementslovens § 3, punkt 6, stk. 3, frifandtes skibets rederi R for at erstatte tabet, da A, som var bosiddende her, ifølge sølovens § 156 i enhver henseende var legitimeret som rette modtager af godset, og der derfor ikke blev anvendt for den særlige efterkrigstidslov fra 1945 om forlængelse af visse forældelsesfrister. K, som efter skibets ankomst hertil den 23. marts 1940 ikke fik godset udleveret, måtte have fornødent kendskab til sit erstatningskrav over for R, og R antoges ikke at være indgået på at udskyde spørgsmålet om varenes bortkomst, indtil nærmere oplysninger fra England kunne tilvejebringes. Det ansås uden betydning for R's konnossementsansvar, om varene var solgt »fob« engelsk havn eller »cif« dansk havn.

Den stiltiende forlængelse af forældelsesfristens løb kan således finde sted, men det kan formentlig konkluderes, at jo skarpere forældelsesbestemmelserne er beskrevet i den pågældende lovtekst, desto mindre råderum vil domstolene have ved statuering af stiltiende fristforlængelse. Der er således væsentlig mere plads for manøvrer indenfor søretten end indenfor CMR-lovens detaljerede og restriktive forældelsessystem.

Domstolene vil formentlig også – skriver Michael Villadsen i UfR 1982 B 180 – lægge vægt på, hvor aktiv skadelidte har været inden forældelsesfristens udløb med hensyn til at fastholde kravet overfor skadevolder. Der må derfor kræves en vis intensitet af skadelidtes aktivitet over for skadevolder forud for forældelsesfristens udløb.

8.3. Forældelse mellem fragtførere

Der kan opstå særlige problemer omkring forældelse af fordringer mellem fragtførere ved gennemgående og kombinerede transport. Såfremt der ikke findes lovbestemte eller aftalte forældelsesfrister for disse særlige forhold,

8. Forældelse

for eksempel sølovens regler om regres eller CMR-lovens regel om forældelse mellem flere fragtførere i kapitel VI, er det nok rigtigt at anvende de almindelige regler, som nu engang findes for det pågældende transportområde. Risikoen herved er, at den fragtfører, imod hvem der gøres krav gældende ganske kort tid inden forældelsesfristens udløb, kan blive forhindret i at gå videre med kravet imod en efterfølgende fragtfører, fordi kravet i mellemtiden er blevet forældet. Det er derfor hensigtsmæssigt, at der gælder flere forældelsesfrister for samme krav: En frist for transportkøberen eller dennes forsikringsselskab mod den kontraherende fragtfører og en ny – længere – frist for denne fragtførers regres overfor andre fragtførere.

Af lovmæssige forældelsesregler mellem fragtførere findes CMR-lovens § 47, stk. 3, hvorefter fristen løber fra dagen for en endelig retslig afgørelse, som fastsætter erstatningen, eller – hvis der ikke har været retssag – fra dagen for erstatningens betaling. Der er altså god tid til regresopgøret: Fragtføreren har et helt år til at føre kravet videre.

I praksis anvendes disse regler også på forholdet mellem den kontraherende og den udførende fragtfører:

UfR 1986.947 SHD – Vejtransport – Forældelse – Kontraherende og udførende fragtfører

Antaget i en sag om en transport ad landevej, at et spørgsmål om forældelse af et krav, der var gjort gældende af en kontraherende fragtfører over for en udførende fragtfører, skulle bedømmes efter CMR-lovens § 47, stk. 3 (og ikke § 41). Kravet var herefter ikke forældet. Dommen er tillige omtalt i afsnit 1.5.1.3. om gennemgående befordring.

Søretlige regreskrav forældes et år fra den dag, da fordringen blev betalt eller fra tidspunkt for retssags begyndelse. Der er ikke tale om den regres, som et vareforsikringsselskab udøver overfor fragtføreren efter at være indtrådt i erstatningskravet ved betaling af erstatningsbeløbet til ladningsejeren, men om regres overfor trediemand, jævnfør Michael Villadsen i UfR 1982 B 182.

Regressen mellem flere fragtførere, herunder mellem kontraherende og udførende fragtførere, behandles ofte under samme sag, og det er da fristende at anvende hovedsagens forældelsesfrister på også regressøgsmålne:

UfR 1987.481 HD – Vejtransport – Forældelse – Regres mellem sagsøgte fragtførere

Under sagen UfR 1987.481 HD om spørgsmål om, hvorvidt en hollandsk spiritusafgift kunne betragtes som »andre omkostninger ved befordringen« efter § 29, stk. 3 (se denne), havde et forsikringsselskab dækket skaden og derefter sagsøgt både den kontraherende og den udførende fragtfører. Søgsmålet var anlagt inden udløbet af forældelsesfristerne i CMR-loven. Herved ansås forældelsesfristen

8.4. Forlænget forældelse ved grov uagtsomhed

afbrudt også for så vidt angik den kontraherende fragtførers regreskrav imod den udførende fragtfører. Dommen er tillige omtalt i afsnit 6.1.1. om følgeskader.

8.4. Forlænget forældelse ved grov uagtsomhed

Korte forældelsesfrister må anses for at være en fordel for fragtførerne, og man plejer at fratage skadevoldere sådanne privilegier, når skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed eller med forsæt. Det gælder for eksempel ansvarsbe-grænsning, der – som hovedregel – bortfalder i tilfælde af skadeforvoldelse ved grov uagtsomhed og forsæt.

Dette gælder imidlertid kun på vejrettens område, hvor grov uagtsomhed medfører, at forældelsesfristens løb forlænges fra 1 år til 3 år, jævnfør CMR-lovens § 41. Hverken søloven eller luftfartsloven giver længere forældelsesfrister ved grov uagtsomhed, og det gør baneloven heller ikke, iøvrigt i strid med CIM-konventionen. Jernbaneloven gengiver ikke den forlængede frist på to år, som CIM-konventionen indeholder vedrørende bl.a. efterkrav og forsætlig forvoldt skade. Dette er formentlig en krænkelse af den pligt, som de danske statsbaner har til at søge CIM-konventionens regler indarbejdet i dansk ret.

Den forlængede frist for forældelse står og falder i disse tilfælde med prøvelsen af den grad af culpa, der er udvist i det pågældende tilfælde.

UFR 1980.291 ØLD – Vejtransport – Forældelse – Grov uagtsomhed

Efter at noget gods var blevet beskadiget under en lastbiltransport fra Odder til bestemmelsesstedet i Sverige, anlagde godsets forsikringsselskab F erstatningssag dels mod transportselskabet A, med hvem fragtaftalen var indgået, dels mod vognmand B, hvem A havde overladt at udføre selve transporten. Det kunne ikke lægges til grund, at B havde udvist grov uagtsomhed, hvorfor erstatningskravet var undergivet 1-årig forældelse, jfr. § 41 i CMR-loven. Med hensyn til et af F fremført anbringende om, at forældelsesfristen var blevet suspenderet ved afgivelse af skriftligt krav til A, fandtes det ikke at kunne lægges til grund, at skrivelsen var kommet frem til A på et tidligere tidspunkt end af sidstnævnte anerkendt. Da forældelsesfristen herefter var overskredet, frifandtes A og B.

Det er ofte påfaldende, at ladningsinteressen først kommer i tanker om at skaden er forvoldt forsætligt eller groft uagtsomt, når det viser sig at ladningsinteressen har forsømt at søge erstatningskravet fremmet indenfor de almindelige forældelsesfrister. Det er fristende at stille det krav til synspunktet om grov uagtsomhed eller forsæt i henseende til forældelse, at det bør være fremsat inden de almindelige forældelsesfrister udløber! Er det ikke det, kan det være svært at tage argumentet højtideligt.

Om grov uagtsomhed henvises iøvrigt til afsnit 5.3.1.

8. Forældelse

8.5. Forældelse af andre krav

8.5.1. Fragtkrav

Efter almindelige danske forældelsesregler er forældelsesfristerne som hovedregel gensidige: Parternes krav på opfyldelse stammer fra samme retsforhold og vil typisk forælde på samme tid. I transportjuraen vil de krav, der som regel står over for hinanden, være på den ene side et erstatningskrav som følge af misligholdelse af transportaftalen eller skade på godset og på den anden side fragtførerens fragtkrav.

I søretten har man et helt katalog over forældelsesfrister i sølovens § 291, og en del af ladningsejerens krav omfattes af de korte forældelsesfrister efter denne paragraf. Ingen af de 10 punkter i opstillingen af fordringer omfatter fragtførerens krav på fragt. Det må derfor – i hvert fald hvor indkasseringen af fragtkravet er undergivet dansk ret – anses for at være omfattet af forældelsesloven af 1908.

Forældelsesbestemmelserne i luftfartsloven og baneloven går direkte på erstatningskravet. Også her gælder altså – når dansk ret skal anvendes – 1908-loven på fragtkrav.

På CMR-området er det imidlertid alle krav, der udspringer af fragtaftalen, som forældes på ét år, altså ikke blot krav på erstatning på grund af tab, skade eller forsinkelse, men også fragtførerens krav mod transportkøber, herunder fragt, ventepenge og andre krav.

Disse sidstnævnte krav rubriceres under CMR-lovens § 41, stk. 2, litra c, hvor fristen begynder at løbe tre måneder efter fragtaftalens indgåelse. Efter udløbet af fristen, som altså i praksis vil være 15 måneder efter fragtaftalens indgåelse, er fragtførerens krav på fragt forældet.

Der har tidligere været nogen diskussion om, hvorvidt fragtførerens krav på fragt er undergivet forældelse efter § 41. Synspunkterne fremgår af artiklerne i Ugeskrift for Retsvæsen 1980 B 149: Jes Anker Mikkelsen: Forældelsesregler i CMR-loven, 1980.247: Knud Stenov: Mere om CMR-lovens forældelsesregler og 1980 B 264: Mads Marstrand-Jørgensen: Forældelse af fragtkrav.

Betænkning nr 858/1978 om fragtaftaler ved indenlandsk landevejstransport udtalte uden videre at forældelsesreglerne også omfattede fragtførerens krav på fragt.

Højesteret har besvaret spørgsmålet om den hurtige forældelse af fragtkrav bekræftende i UfR 1981.958, hvor Højesteret tiltrådte parternes opfattelse af, at også fragtkravet forældes efter CMR-lovens § 41.

Det fremgår af dommen, at parterne var enige om, at fragtkravet var omfattet af § 41, og det indebærer, at spørgsmålet ikke kom frem til en

8.5. Forældelse af andre krav

egentlig pådømmelse for Højesteret. Den kommenterende højesteretsdommer (Mogens Munch i UfR 1982 B 9) oplyser imidlertid, at Højesteret ikke havde betænkeligheder ved at følge parternes opfattelse, der har støtte i Betænkning om indenrigs CMR-lov, i CIM-konventionen og i udenlandsk retspraksis.

Bestemmelsen i CMR-lovens § 41, stk. 3, om suspension kan næppe finde anvendelse på fragtkrav; skulle den det, skulle fragtfakturaen sidestilles med det »skriftlige krav« efter stk. 3, men efter bestemmelsens formulering sigter den direkte mod erstatningskrav efter skade. Efter tekstens ordlyd, hvor kravet forudsættes efterfulgt af en afvisning fra fragtførerens side, giver den kun ladningsejeren og ikke fragtføreren mulighed for at opnå en suspension af forældelsesfristens løb. Og bestemmelsen kan næppe anvendes analogt, for det virker meget kunstigt at fragtførerens fremsendelse af fragtfaktura skulle stille forældelsesfristens løb i bero.

Den kommenterende højesteretsdommer Mogens Munch skriver i UfR 1982 B 9, at det kan have gode grunde, at CMR-lovens § 41, stk. 3, om suspension formentlig har et snævrere anvendelsesområde end den almindelige forældelsesregel efter § 41 i øvrigt.

Da forældelsen af skadeskrav og fragtkrav ikke er kongruente, kan der opstå særlige problemer, især når den skadelidte afsender ensidigt modregner erstatningsbeløbet i fragtførerens fragtkrav. Man kan da komme i den situation, at erstatningskravet er forældet, medens kravet på fragt stadig kan gennemføres ved anlæg af retssag.

UfR 1977.1004 SHD – Vejtransport – Forældelse – Fragtkrav, modregning

Vognmand V havde løbende udført transporter for speditør S. Ved afregning den 8. april 1975 af V's fragttilgodehavender for marts s.å. var fratrukket et beløb, der var debiteret V's konto den 20. marts og angik en transportskade. Fragtbrev vedrørende den pågældende transport var udfærdiget den 7. december 1974, og skaden var konstateret den 9. december s.å. Under sag anlagt af V den 30. marts 1976 med påstand om betaling af det resterende fragtbeløb for marts, henviste V til en vedtagelse i fragtbrevet, hvorefter modregning i vognmandens krav på fragt ikke måtte finde sted. S påstod frifindelse, og i begrundelsen herfor indgik, at V i henhold til CMR-loven var erstatningsansvarlig for skaden, at modregningen var berettiget, og at sagen var for sent anlagt efter bestemmelserne om forældelse i den nævnte lov. S fandtes at have været uberettiget til at foretage modregningen den 20. marts 1975, og da V's krav var krav på fragt optjent i marts 1975, og den étårige forældelse for dette krav efter CMR-lovens § 41, stk. 1, ifølge stk. 2 c regnes fra tre måneder efter fragtaftalens indgåelse, var forældelsesfristen rettidigt afbrudt. Der var ikke af S rejst søgsmål om det hævdede erstatningsansvar, jfr. § 41, stk. 1, og S's påstand i sagen kunne ikke anses at indebære, at sådant søgsmål derved betragtedes som anlagt. Herefter blev V's påstand taget til følge.

Læren af denne dom er at den CMR-fragtfører, som frygter et erstatningskrav fra ladningsejeren, bør stille sin incasso af fragtbeløb i bero, indtil

8. Forældelse

ladningsejerens eventuelle erstatningskrav er blevet forældet. Fragtførerens krav på fragt forældes typisk senere end erstatningskravet. Forældelsesfristen for fragtkravet begynder at løbe fra tidspunktet for fragtaftalens indgåelse plus tre måneder, medens forældelsen af erstatningskravet oftest påbegyndes på udleveringstidspunktet.

Ladningsejerens modregning af fragtførerens tilgodehavende kan give en falsk tryghed: Modregningen afbryder ikke forældelsesfristens løb.

Fragtføreren må i denne situation dog være opmærksom på, at ladningsejeren som regel ikke blot modregner i den konnekse fragt, men også i fragt for andre – tidligere – forsendelser. Forældelsesfristen må derfor beregnes separat for hvert enkelt fragtkrav.

CMR-fragtførerens incassoafdeling må foretage en meget nøje beregning af forældelsesfristerne for udestående fragtkrav.

8.5.2. Krav efter misligholdelse

Opsamlingsbestemmelsen om »andre krav« i CMR-lovens § 41, stk. 2, litra c, hvor fristen begynder at løbe tre måneder efter fragtaftalens indgåelse, omfatter alle de former for krav i anledning af misligholdelse, som kan opstå i forbindelse med afvikling af transportaftaler, og som ikke omfattes af nogle af de foregående kategorier. Den er i praksis for eksempel blevet anvendt på krav i anledning af oversiddelse af instruktion om efterkrav, som fragtføreren skulle opkræve inden udlevering af gods, jævnfør UfR 1971.427 HD, hvor Højesteret konstaterede, at kravet ikke var forældet eller CMR-lovens § 41, idet forældelsesfristen måtte regnes fra 3 måneder efter fragtaftalens indgåelse, og idet forældelsesløbet havde været standset ved fremsættelse af skriftligt krav. Dommen er refereret i afsnit 4.5.3.2.

I udenlandsk retspraksis er forældelsesbestemmelsen i CMR-loven blevet anvendt på krav om tilbagesøgning af fragt, krav på betaling af ventetidsbetaling og krav om refusion af udlagt importtold og omsætningsafgift. Se herom Kjeld Regnarsens CMR-kommentar side 265 ff.

Bestemmelsen om »andre krav« med tilknytningen til tidspunktet for fragtaftalens indgåelse kan føre til mærkelige resultater, skriver Jan Ramberg i »Fraktavtal och spedition« side 126, fordi der kan være indtrådt forældelse af kravet længe før den skadevoldende begivenhed, for eksempel hvor der indgår en oplagring af godset i forbindelse med transporten eller ved afvikling af mange transporter under een og samme aftale. Dette sidste er ikke usædvanligt ved kontraktkørsel. Det kan også meget vel tænkes ved oplagring, for eksempel hvor fragtføreren stiller lagerplads til rådighed for ladningsejeren, eventuelt i forbindelse med distributionslagre.

Litteraturliste

Hvor intet andet er anført, er udgivelsesstedet København.

- Bache, Henrik: Erstatning og forsikring. Nye Danske af 1864, Festskrift 1964, 32 sider.
- Bentzon, Viggo: Den danske søret. G.E.C.Gad 1899, 700 sider.
- Bull, Hans Jacob: Sjøforsikringsrett. Tanum, Oslo, 1980, 195 sider.
- Damgaard, Thorkild: Vejtransport. Dansk Speditørforening, 2. udgave 1988, 178 sider.
- Ekelund, Per: NSAB. Nordisk Speditionsforbunds almindelige bestemmelser for spedition, transport og oplagring med kommentarer. Jurist- og Økonomforbundets Forlag 1991, 246 sider.
- Ekelund, Per: Speditionsåndbogen. Dansk Speditørforening, 3. udgave 1989, 99 sider.
- Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob: Innføring i sjørett. Forsikringsakademiet, Oslo 1988, 316 sider.
- Falkanger, Thor: Konsekutive reiser. Rettslige studier i en moderne befraktningsform. Oslo 1965. Anmeldt af Grönfors, Kurt i Tidsskrift for Rettsvitenskap 1967.125.
- Gomard, Bernhard og Skovby, Lise: Vejtransport af farligt gods. Jurist- og Økonomforbundets Forlag 1982, 232 sider. Anmeldt af Grönfors, Kurt i Tidsskrift for Rettsvitenskap 1983 side 614, af Stenov, Knud i UfR 1983B274 og af Mikkelsen, Jes Anker i Juristen 1983.114.
- Gram, Per: Fragtavtaler. Forlaget Tranum 1977, Oslo, 4. udgave, 262 sider.
- Granjean, Louis: Frederik IIs søret. Chr. Erichsen, København 1946, 68 sider.
- Grundtvig, L.A.: Den danske søret. J.H.Schultz, 2. udgave ved Axel Møller 1922.
- Grundtvig, L.A.: Konnossement. J.H.Schultz, 1902.
- Grönfors, Kurt (red.): Intermediaries in shipping. Sjörettsföreningen i Göteborg 1991, Skrifter nr. 69, 229 sider.
- Grönfors, Kurt: Inledning till transporträtten. 2. oplag Stockholm 1989, 113 sider.
- Grönfors, Kurt: Almän transporträtt. Norstedts Stockholm, 5. oplag 1977, 130 sider.
- Grönfors, Kurt: Tolkning av fraktavtal. Sjörettsföreningen i Göteborg, Skifter nr 67, Göteborg 1989, 90 sider.
- Grönfors, Kurt: Successiva transporter. Norstedts Stockholm 1968, 332 sider.
- Grönfors, Kurt: Towards sea way bills and electronic documents. Sjörettsföreningen i Göteborg 1991, Skrifter nr. 70, 150 sider.
- Grönfors, Kurt: Sjölagens bestämmelser om godsbefordran. Under medvarken av Lars Gorton. Norstedts Stockholm 1982, 398 sider.
- Grönfors, Kurt: Tidsfaktorn vid transportavtal. Sjörettsföreningen i Göteborg 1974, Skrifter nr. 47, 210 sider.
- Henriksen, Roger: The legal aspects of paper-less international trade and transport. Jurist- og Økonomforbundets forlag, 1982. 185 sider. Anmeldt af Grönfors, Kurt i Tidsskrift for Rettsvitenskap 1983 side 623.
- Hvidt, Vald.: Bankrembourser. Levin og Munksgaard 1929, 244 sider.

Litteraturliste

- Jantzen, Johs.: Lærebog i søret. G.E.C.Gad 1908, 212 sider.
- Jensen, Th.: Jernbanefragtkontrakten. DSB, 2. udgave ved Henning Rasmussen 1975, 175 sider.
- Lando, Ole, Laudrup, Alex og Theilgaard, Søren: Incoterms 1990. G.E.C.Gad 1990, 452 sider.
- Lando, Ole: Nogle retsspørgsmål i forbindelse med spedition af møbler til eksport. Møbelfabrikantforeningen i Danmark 1978, 48 sider.
- Lyngsø, Preben: Dansk Forsikringsret. Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 6. udgave 1990, 563 sider.
- Lyngsø, Preben: Forsikringsaftaleloven. Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 3. udgave 1988, 391 sider.
- Lødrup, Peter: Luftrett. Universitetsforlaget, Oslo 1962. 141 sider.
- Munck, Mogens: Søtransport. Dansk Speditørforening, 2. udgave 1985, 198 sider.
- Neergaard, Aage: Lærebog i søret. 4. udgave 1955, 304 sider.
- Petersen, J. Günther: Ansvarsfraskrivelse – med særligt henblik på aftaler om befordring, forvaring og bearbejdelse. Disputats. Munksgaard 1957, 226 sider.
- Philip, Allan og Bredholt, Jørgen: Søloven. Juristforbundets Forlag, 2. udgave 1986, 475 sider.
- Raaschou-Nielsen, Finn: Luftfragt. Dansk Speditørforening 1988, 115 sider.
- Ramberg, Jan: Spedition och fraktavtal. Norstedts, Stockholm 1983, 321 sider.
- Ramberg, Jan og Persson, P-G: Rembursreglerna 1983. Stockholm 1985, 199 sider.
- Rebsdorf, Knud: Banetransport. Dansk Speditørforening 1985, 135 sider.
- Rechnagel, Hardy: Påtalesubjektet. Disputats. Sjørettsforeningens skrifter nr. 62, Gøteborg 1982, 258 sider.
- Rechnagel, Hardy og Hjulmand, Anders: Transport. Håndbog i dokumenter, reklamation og forsikring. Forlaget Børsen, 2. udgave 1988, 284 sider.
- Regnarsen, Kjeld: CMR-loven. En lovkommentar. Jurist- og Økonomforbundets Forlag 1985, 389 sider.
- Reiter, Max: Speditionsaftalen. Jurist- og Økonomforbundets Forlag 1963, 141 sider.
- Ridley, Jasper: The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. Shaw and Sons Limited, London 1975, 4. udgave, 288 sider.
- Rosenmeyer, Kjeld: Transportret. Juristforbundets Forlag 1982, 534 sider. Anmeldt i UfR 1983.B 18, Juristen 1983.158 og TfR 1983.637
- Rosenmeyer, Kjeld: Søret. Akademisk Forlag 1975, 465 sider.
- Rørdam, Kjeld: Treatises on the Baltcon-Charterparty. G.E.C.Gad 1954, 196 sider.
- Sejersted, Frederik: Om Haagreglerne. Norges Industriforbund, Oslo 1949, 158 sider.
- Selvig, Erling: Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland. Universitetsforlaget, Oslo 1975, 182 sider.
- Selvig, Erling: Det såkaldte husbondansvar. Oslo 1968.
- Siesby, Erik: Søretlige Lovkonflikter. Disputats. Jurist- og Økonomforbundets Forlag 1965. 440 sider.
- Sindballe, Kristian: Dansk Søret. Gyldendal 1936-38, 514 sider.
- Skovby, Lise og Elmer, Michael: Transportret. Foreningen til unge handelsmænds uddannelse 1977, 348 sider.
- Skovby, Lise: Speditøren. Akademisk Forlag 1976, 183 sider.
- Stenov, Knud: CAD/COD. Eget forlag, Højbjerg 1980, 206 sider.
- Stenov, Knud: De skandinaviske speditørbetingelser. Jurist- og Økonomforbundets Forlag 1972, 287 sider.

Litteraturliste

- Sundberg, Jacob W.F.: Air Charter. A study in legal development. Norstedt, Stockholm 1961, 587 sider med Annex.
- Tiberg, Hugo: The claim for demurrage. Gøteborg 1962.
- Tybjerg, Niels: Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. april 1934. G.E.C.Gad 1963, 361 sider.
- Ussing, Henry: Enkelte kontrakter. G.E.C.Gad, 2. udgave 1946.
- Villadsen, Michael: Håndbog i søret. Rederiforeningen for mindre skibe, Vestbjerg 1986, 103 sider.
- Kruse, Anders Vinding og Møller, Jens: Erstatningsansvarsloven, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2. udgave 1989, 427 sider.
- Kruse, Anders Vinding: Erstatningsretten, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 5. udgave 1989, 559 sider.

Betænkninger:

- Nr. 315/1962 om revision af søloven (1. Fordeling af bjergeløn, 2. begrænsning af rederansvar, 3. søforklaring).
- Nr. 319/1962 om fragtaftaler ved international godsbeholdning ad landevej.
- Nr. 368/1968 om behandlingen af søsager.
- Nr. 393/1965 om revision af søloven (1. skibsføreren, 2. havari)
- Nr. 858/1978 om fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport.
- Nr. 642/1972 om revision af søloven (1. Befordring af gods, 2. befordring af passagerer og rejsegods, 3. ændringer i enkelte sølovsbestemmelser, 4. forældelse af visse fordringer).
- Nr. 924/1981 om bl.a. befordring af passagerer og rejsegods, begrænsning af rederansvaret, begrænsningsfonde og særlige trækningsrettigheder. Se herom lov nr. 625 af 8. december 1982 og Bredholt, Jørgen i Juristjournalen 1983 nr. 2.
- Forslag til lov om ændring af lov om luftfart (befordring med luftfartøj), Trafikministeriet 1986.
- Nr. 1215/1991: Sølovsudvalgets 2. betænkning om befordring af gods.

Tidsskriftartikler:

Juristen:

- 1941.287: Kastel, R.: Håndpantssætning af konnossementer.
- 1958.206: Vinding Kruse, A.: Ansvarsfraskrivelse. En anmeldelse af J. Günther Petersens disputats Ansvarsfraskrivelse.
- 1960.293: Selmer, Knut S.: Fellehavari. En nødvendighed eller en anakronisme.
- 1960.672: Tiberg, Hugo: Reglarna om överligggetid.
- 1965.341: Kockvedgaard, Mogens: Lov om fragtaftaler ved international landevejstransport.
- 1965.390: Philip, Allan: Anmeldelse af Siesby, Erik: Søretlige lovkonflikter.
- 1971.89: Siesby, Erik: Sødygtighed og ansvar.
- 1973.363: Bredholt, Jørgen: Ændringer i søloven og i konnossementskonventionen.
- 1974.374: Bredholt, Jørgen: Nyt om søloven – Ikrafttræden af Haag-Visby-reglerne.
- 1981.285: Henriksen, Roger: Data-transmission i stedet for transportdokumenter. Licentiatforelæsning.
- 1983.114: Mikkelsen, Jes Anker: Anmeldelse af Gomard, Bernhard og Skovby, Lise: Vejtransport af farligt gods.
- 1983.158: Rechnagel, Hardy: Anmeldelse af Rosenmeyer, Kjeld: Transportret.

Litteraturliste

Marjus:

- Christiansen, Lars: Dækning i underfragt ved misligholdelse af certepartier. Nr. 36, 1978.
Gram, Per: Inndrivelse af fraktkrav. Nr. 41, 1979.
Grönfors, Kurt: Befraktningsavtal och transportavtal – några synspunkter på sjölagens terminologi, Nr. 51, 1980.
Grönfors, Kurt: Ansvar for sjötransporterad gods under terminalperioderna. Nr. 60, 1981.
Janson, Eva og Schieller, Håkon: Transporträttens särskilda preskriptionsregler och deras förhållande til den almäna preskriptionsregeln. Nr. 138, 1987.
Rasmussen, Uffe Lind: Jurisdiktionsklausuler og voldgiftsklausuler i søtransportkontrakter. Nr. 90, 1984. Anmeldt af Rechnagel, Hardy i UfR 1985B13.
Sevon, Leif: Lastbil på færge. Lasteskadespørgsmål, Pontoppidan, Morten: Privatbilen på færgen, Palmgren, Nils-Gustaf: Nordisk Færgetrafik. Tema færgetrafik, 12. nordiske sørettsseminar Åbo 1986, nr. 126.
Ulrik, Anders: Ansvarsbegrænsning – kilo/kollo. 1973 års sølovsændring og Hamborg-reglerne. Nr. 77. 10. nordiske sørettsseminar i Gøteborg, 1982.
Voght-Eriksen, Jens: Regres i certepartiforhold. Nr. 53, 1980.

Tidsskrift for Rettsvitenskap:

Dommerkommentarerne i TfR til danske højesteretsdomme 1950-62 kan også findes i bogudgaven fra 1964, G.E.C.Gads Forlag.

- 1922.234: Knoph, R.: Konossementets retlige natur.
1924.3: Jantzen, J. og Knoph, R.: Konossement.
1946.557: Sejersted, Fr.: Konossementansvaret.
1951.502: Frost, J.L.: Kommentar til UfR 1950.854 HD – Anvendelse af forsikringsaftalelovens § 25.
1951.509: Frost, J.L.: Kommentar til UfR 1951.43 HD – Skibsmæglers ansvar overfor reder for befragters opfyldelse af transportaftale – Aftalelovens § 25.
1951.511: Frost, J.L.: Kommentar til UfR 1959.102 HD – Begrænsning af rederansvar.
1953.425: Frost, J.L.: Kommentar til UfR 1953.12 HD – Forvaring – Ansvarsfrihedsklausul – Garanti.
1954.326: Lorenzen, Aa.: Kommentar til UfR 1953.1064 HD – Sødygtighed – Sølovens § 130 – Deviation.
1958.46: Hjalsted, Finn: International luftret. Luftbefordrerens kontraktansvar ved uoplyst skadesårsag.
1958.337: Trolle, Jørgen: Kommentar til UfR 1957.546 – Voldgift – Baltime certeparti.
1959.238: Trolle, Jørgen: Kommentar til UfR 1958.885 – Søtransport, konnossementsansvar.
1961.310: Trolle, Jørgen: Kommentar til UfR 1960.1057 – Det begrænsede rederansvar, anvendelse af fremmed ret.
1962.161: Trolle, Jørgen: Kommentar til UfR 1962.93 – Luftcerteparti med voldgiftsklausul, voldgiftsaftalers gyldighed og rækkevidde.
1966.345: Lando, Ole: Standardkontrakter, et forslag og et perspektiv.
1966.407: Rasting, Carl: Anmeldelse af Siesby, Erik: Søretlige lovkonflikter.
1967.125: Grönfors, Kurt: Anmeldelse af Falkager, Thor: Konsekutive reiser. Rettslige studier i en moderne befraktningsform. Oslo 1965.
1975.625: Jørgensen, Stig: Anmeldelse af Selvig, Erling: Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland.
1979.411: Lando, Ole: Mellemanden og forhandleren i den internationale privatret.

Litteraturliste

- 1980.71: Rechnagel, Hardy: Speditørens ansvar som fragtformidler eller fragtfører i transportafviklingen.
1983.615: Grönfors, Kurt: Anmeldelse af Gomard, Bernhard og Skovby, Lise: Vejtransport af farligt gods.
1983.623: Grönfors, Kurt: Anmeldelse af Henriksen, Roger: The legal aspects of paperless international trade and transport.
1983.637: Stokholm, Jon: Anmeldelse af Rosenmeyer, Kjeld: Transportret.

Ugeskrift for Retsvæsen (Litterær afu. ling):

- 1907.281: Halkier: Om konnossement-lovgivning.
1918.289: Schjørring, G.K.: Afstandsfragt og ballastrejse.
1919.158: Hvidt, Vald.: Nogle bemærkninger om speditørens stilling efter købelovens § 10.
1921.234: Rørdam, Kjeld: Kontant mod konnossement.
1922.132: Funder, Svend Aage: Haag-reglerne 1922.
1944.57: Gersted G.: Afstandsfragt for ballastrejse. Se tillige 1944.133 og 1944.201.
1944.145: Petersen, J. Günther: Om dokumentrisikoen i varehandelen.
1951.213: Juul, Stig: International luftret. Anmeldelse af Otto Riese: Luftfahrt, Stuttgart 1949.
1953.101: Lorck, Immanuel: Om statsbanernes fragtfører-ansvar for gods efter statsbanelovens § 37 og sølovens § 118.
1957.1: Hjalsted, Finn: Luftbefordrerens kontraktansvar i international luftret.
1958.6: Philip, Allan: De nye søretskonventioner – Bl.a. begrænsning af rederansvar.
1960.33: Philip, Allan: Om begrænsning af rederansvaret i den internationale privatret.
1960.110: Schaumburg, Henrik: Om begrænsning af rederansvaret i den internationale privatret.
1962.293: Gorrisen, Jørgen: Anmeldelse af Tiberg, Hugo: The claim for demurrage.
1963.261: Spleth, P.: Kommentar til 1963.759 HD – Ansvar for skade på ladning – Sødygtighed.
1965.164: Spleth, P.: Kommentar til UfR 1965.83 – Forsikring – Regres.
1966.41: Schmidt, T. Svénné: Anmeldelse af Siesby, Erik: Søretlige lovkonflikter.
1967.45: Jacobi, Adam: Antedaterede konnossementer.
1967.95: Spleth, P.: Kommentar til UfR 1967.72 – Automobile, jernbaner, færdselslovens daværende § 65 og forsikringsaftalelovens § 25.
1967.109: Hjalsted, Finn: Tidsbefragterens ansvar overfor konnossementsindehaveren. Se tillige samme år side 165 – kommentar ved E. Behrendt-Poulsen.
1968.342: Spleth, P.: Kommentar til UfR 1968.282 HD – Ansvarsbegrænsning.
1969.168: Hjalsted, Finn: Søretlige ansvarsproblemer. Boganmeldelse: Brækhus, Sjur: Juridiske arbejder fra sjø og land.
1971.71: P. Spleth: Kommentar til dommen i UfR 1971.81 HD – Ansvarsfraskrivelse – Sølov.
1973.63: Rosenmeyer, Kjeld: Anmeldelse af Stenov, Knud: De skandinaviske speditørbetingelser.
1973.324: Spleth, P.: Kommentar til UfR 1973.696 HD – Spedition – Pant for inkonsekse fordringer – Omstødelse. Se tillige Stenov, Knud i UfR 1974.69 og Spleth, P. i UfR 1974.153.
1974.353: Thygesen, F.: Kommentar til UfR 1974.365 HD – CMR – Reklamation – Fragtføreransvar.
1977.273: Finn Hjalsted: Udviklingslinier i luftbefordrerens passageransvar.

Litteraturliste

- 1980.45: Stenov, Knud: Fragtførerens retsstilling ved ex work eller ab fabrik.
1980.47: Rechnagel, Hardy: Endnu en sø- og handelsretsdom om speditørens retlige status som fragtfører. En gennemgang af dommene i UfR 1979.840 og 1978.296.
1980.169: Grove, Axel: Speditør og fragtfører.
1980.149: Mikkelsen, Jes Anker: Forældelsesregler i CMR-loven.
1980.264: Marstrand-Jørgensen, Mads: Forældelse af fragtkrav.
1980.247: Stenov, Knud: Mere om CMR-lovens forældelsesregler.
1981.59: Stenov, Knud: Handelssælgerens detentionsret og hæveret ved fragtbrevs-duplikat.
1981.198: Rechnagel, Hardy: Fragtførerens ansvar for læssefejl.
1981.301: Munch, Mogens: Kommentar til UfR 1981.425 HD (Søfart, bortfragters ansvar for gods – kølevarer på sommerrejse til Grønland).
1982.9: Munch, Mogens: Kommentar UfR 1981.958 HD (Virkning af afkald på modregning i tilfælde af konkurs – forældelse af fragtkrav efter CMR-loven).
1982.36: Regnarsen, Kjeld: Fragtførerens pligt til at kontrollere læsningen og stuvningen. Replik til Hardy Rechnagel i 1981.198.
1982.180: Michael Villadsen: Om forældelse af søretlige krav.
1983.18: Lyngsø, Preben: Anmeldelse af Rosenmeyer, Kjeld: Transportret.
1983.114: Stenov, Knud: Anmeldelse af Rechnagel, Hardy: Påtalesubjektet.
1983.274: Stenov, Knud: Anmeldelse af Gomard, Bernhard og Skovby, Lise: Vejtransport af farligt gods.
1983.332: Stenov, Knud: CMR-lovens § 25, stk. 2
1984.269: Stenov, Knud: Forældelse af fragtkrav efter CMR-lovens § 41
1984.407: Stenov, Knud: Lastbil-fragtførerens ansvar for efterkrav.
1985.13: Rechnagel, Hardy: Anmeldelse af Rasmussen, Uffe Lind: Jurisdiktionsklausuler og voldgiftsklausuler i søtransportkontrakter. Marjus nr. 90.
1987.265: Stenov, Knud: En skelsættende højesteretsdom inden for transportretten. En kommentar til dommen i UfR 1985.172 HD. Se tillige indlæg samme år B 319 ved Jørgen Nørgård, replik ved Knud Stenov samme år B 381.
1988.1: Lando, Ole: Kampen om formularen.

Andre artikler:

- Andersen, Jørgen Als: Afsenders/befragters ansvar for skader forvoldt af farlige stoffer under transport. Justitia 1978 nr. 1.
Hjalsted, Finn: Sø-, luft- og landbefordring. Juridisk Formularbog.
Industriministeriet: Vejledning til brug ved afgivelse af søforklaring. 1984. 10 sider.
Mikkelsen, Jes Anker og Nielsen, Mogens: Havariagenter. NFT 1985.194 ff.
Ramberg, Jan: Konossement och köpavtal. Festskrift til Kurt Grönfors. Norstedt Stockholm 1991.
Rechnagel, Hardy: Transport. Dansk privatret, 5. udgave 1986, side 398 ff.
Sandström, Jan: Dispaschören och dispaschprocessen. Festskrift til Kurt Grönfors. Norstedts Stockholm 1991.
Skovby, Lise: International transport af gods. Kraks Transportkatalog, 1985.
Stenov, Knud: Fragtaftale ctr. konossement. Fuldmægtigen 1980.65.
Stolt, Kaare: Fraskrivelsesklausuler i standardkontrakter. Justitia 1987 nr. 5.
Vinding Kruse, A.: Ansvarsfraskrivelse for tingskade i enkelte kontraktsforhold. Festskrift til Ussing, 1951, side 279 ff.
Wetterstein, Peter: »Wilful misconduct« och redarens globalbegränsningsrätt. Festskrift til Kurt Grönfors. Norstedts Stockholm 1991.

Domsregister

1. Ugeskrift for Retsvæsen (UFR)

1918. 838 - Banetransport - Forsinkelse - Grov uagtsomhed - 144
1919. 230 - Banetransport - Udlevering - Forkert modtager - 153
1919. 368 - Banetransport - Beskaffenhed - Forsinkelse - 179
1919. 738 - Søtransport - Færge - Bil over Østersøen i hårdt vejr - 27
1920. 824 - Banetransport - Materielansvar - Utætte presenninger - 193
1921. 895 - Banetransport - Materielansvar - Indsigelsespligt - 195
1922.1011 - Søtransport - Konnossementsansvar - Hævede handel - 114
1926. 158 - Banetransport - Udlevering - Egen skyld - 153
1926. 236 - Banetransport - Ishindringer - Ruteændring - 143
1931. 201 - Opbevaring - Pant - Udlevering - 153
1931. 547 - Banetransport - Udlevering - Fragtbreve - 151
1934. 865 - Søtransport - Konnossement - Voldgiftsklausul - 116
1940. 326 - Søtransport - Konnossement - Værneting - 19
1941. 1 - Søtransport - Certeparti - Pant i gods og fragt - 118
1942. 230 - Søtransport - Konnossement - Udlevering - 148
1942. 635 - Banetransport - Force majeure - Krig - 177
1942. 979 - Banetransport - Efterkrav - Udlevering - 152
1943. 347 - Søtransport - Losning - FAL § 25 - 232
1943. 655 - Banetransport - Brand - Godsets beskaffenhed - 179
1944. 269 - Banetransport - Egen skyld - Ladeprofil - 175
1944.1153 - Banetransport - Åben vogn - Brand - 184
1945. 44 - Søtransport - Lastede i regnvejr - Ansvar for gods - 203
1945. 185 - Banetransport - Krig - Instruktion - 143
1945. 268 - Søtransport - Reklamation - Ikke bevis for manko - 244
1945.1014 - Banetransport - Beskaffenhed - Glasballon på sækkevogn - 179
1945.1164 - Banetransport - Udlevering - Forkert modtager - 152
1946. 220 - Søtransport - Charter - Fragtfører - 91
1946.1329 - Søtransport - Charter - Fragtfører - 91
1947. 739 - Søtransport - Konnossement - Ansvarsfrihed for fejl - 19
1947. 745 - Søtransport - Reklamation - Sørgede ikke for tally - 247
1947. 869 - Søtransport - Forældelse - Ikke aftalt fristforlængelse - 259
1947. 874 - Søtransport - Konnossementsansvar - Forbehold - 114
1947. 956 - Banetransport - Åben vogn - Brand - 184
1947. 981 - Søtransport - Konnossementsloven - Overstuvning - 168
1947.1004 - Stevedoring - Tyveri - Uaflukket rum uden tilsyn - 102
1948. 186 - Søtransport - Konnossement - Forbehold - 243
1948. 725 - Søtransport - FIO - Søloven § 89 og 118 - 191
1948. 760 - Søtransport - Konnossement - Hæftede for manko - 111
1948. 785 - Stevedoring - Tyveri - Gods på kaj - 102
1948.1146 - Søtransport - Fejl ved stuvning - FAL § 25 - 233

Domsregister

1949. 643	- Banetransport	- Springende regres - Medhjælpers ansvar - 80
1949. 759	- Stevedoring	- Tyveri - Gods på åben kaj - 102
1949.1143	- Søtransport	- Losning - FAL § 25 - 232
1950. 200	- Søtransport	- Færge - Bil over bord - 27
1951. 43	- Søtransport	- Certeparti - Aftalelovens § 25 - 93
1951. 421	- Søtransport	- Reklamation - Manko efter udlosning - 239
1951. 782	- Spedition	- Omladning - FAL § 25 - 232
1952. 463	- Vejtransport	- Tyveri - Forlod køretøjet - 177
1952. 828	- Søtransport	- Omladning - FAL § 25 - 232
1952.1118	- Søtransport	- Færge - I hårdt vejr på Store Bælt - 27
1953. 748	- Vejtransport	- Materielansvar - Trafikuheld - 193
1953.1078	- Søtransport	- Færge - Bil over Storebælt i hårdt vejr - 27
1953.1157	- Søtransport	- Søloven - Skade efter oplægning på kaj - 202
1954. 301	- Vejtransport	- Springende regres - Krav mod flere - 82
1955. 188	- Vejtransport	- Erstatning - Efterkrav - 210
1956. 472	- Søtransport	- Sølovens § 118 - Hårdt vejr - 181
1956. 928	- Søtransport	- Konnossementsansvar - Rent konnossement - 113
1957. 807	- Søtransport	- Sødygtighed - Mangelfuld stuvning - 196
1957. 813	- Vejtransport	- Fragtbrev - Manko - 123
1958. 284	- Vejtransport	- Emballage - Forbehold - 178
1958. 684	- Søtransport	- Forældelse - Sagsanlæg i udlandet - 253
1958. 885	- Søtransport	- Konnossementsans. - Indemnitetserklæring - 115
1959. 18	- Søtransport	- Forældelse - Forhandling afbrudt - 258
1959. 414	- Søtransport	- Forældelse - Sagsanlæg i udlandet - 252
1959. 805	- Vejtransport	- Brand - Materielansvar - 192
1960. 413	- Søtransport	- Konnossementsansvar - Ansvar for manko - 113
1960.1037	- Vejtransport	- Reklamation - Bevis for skade - 239
1961. 706	- Søtransport	- Skade inden afskibning - Afsenders risiko - 201
1962. 245	- Søtransport	- Sølovens § 118 - Dækslast - 168
1962. 759	- Søtransport	- Manko - Ansvar for flere fragtførere - 89
1963. 49	- Søtransport	- Færge - Tog mod lastbil - 33
1963. 276	- Søtransport	- Anteciperet misligholdelse - Befragtning - 129
1963. 759	- Søtransport	- Sødygtighed - Tændte pærer i lasten - 196
1964. 724	- Banetransport	- Egen skyld - Emballage - 178
1965. 83	- Vejtransport	- Springende regres - Forsikring - 81
1965. 312	- Banetransport	- Gennemgående transport - Emballage - 178
1965. 565	- Stevedoring	- Ansvarsbegrænsning - Påkørsel af gods - 103
1965. 829	- Søtransport	- Udlevering - Køber ville ikke betale - 148
1966. 304	- Søtransport	- Reklamation - Forbehold for kolliantal - 246
1966. 529	- Søtransport	- Sødygtighed - Ansvar for skjult fejl - 196
1966. 581	- Søtransport	- Sødygtighed - Blokerede ventiler - 195
1966. 724	- Vejtransport	- Færge - Ansvar efter færdselsloven - 26
1967. 181	- Luftfragt	- Forsinkelse - Skønsmæssig erstatning - 211
1967. 333	- Søtransport	- Timecharter - Konnossement - 88
1967. 664	- Stevedoring	- Brand - Husbondansvar - 102, 231
1968. 130	- Vejtransport	- Fragtbrev - Bortkomst - 123
1968. 282	- Vejtransport	- Erstatning - NSAB tilsidesat - 210
1968. 483	- Søtransport	- Reklamation - Manko i losserapport - 246
1968. 586	- Banetransport	- Udlevering - CAD - 152

Domsregister

1968. 676 – Vejtransport – Fejldestinerer – Ansvar fordelt – 100
1968. 749 – Søtransport – Køle/frysevarer – Fejl på terminal – 198
1968. 916 – Søtransport – Færgeoverførsel – Ansvarsbegrænsning – 27
1969. 34 – Vejtransport – Erstatning – Vareværdi – 206
1969. 475 – Søtransport – Sølovens § 118 – Dækslast – 183
1969. 539 – Luftfragt – Remburs – Udlevering uden betaling – 149
1969. 582 – Vejtransport – CMR-lovens § 24 og 25 – Køle/fryseskade – 172
1969. 613 – Søtransport – Konnossementsloven – Bølgeblik på kaj – 202
1969. 900 – Vejtransport – CMR-lovens § 24 og 25 – Køle/fryse-skade – 172
1970. 897 – Søtransport – Konnossement – Pant i tidsfragt – 118
1971. 81 – Søtransport – Ansvarsbegrænsning – Bilen i Limfjorden – 219
1971. 284 – Vejtransport – Erstatning – Værdiforringelse – 212
1971. 427 – Vejtransport – Udlevering – Forældelse – 156
1972. 281 – Vejtransport – CMR-loven – Chauffør passiv overfor fejl – 188
1972. 849 – Søtransport – Udlevering – Udleveret gods – 148
1972. 868 – Stevedoring – Forældelse – Berettiget forventning – 258
1973. 696 – Spedition – Pant – Vedtagelse – 70
1973. 976 – Spedition – Ordregiver – Agent for rederiet – 92
1974. 263 – Vejtransport – Lovvalg – Færdselsloven eller CMR-loven 46
1974. 365 – Vejtransport – Reklamation – Telefonisk reklamation – 240
1974. 566 – Stevedoring – Tyveri – Ikke uagtsomt forhold – 102
1974. 854 – Søtransport – Materielansvar – Overbelastet flat – 194
1975. 607 – Søtransport – Konnossement – Værdimåling – 24
1975. 626 – Stevedoring – Ansvarsbegrænsning – Ladningsejers skyld – 103
1976. 795 – Vejtransport – Forældelse – Strækning i Danmark/CMR – 41
1977. 726 – Vejtransport – Lovvalg – Skade under udkørsel – 40
1977. 815 – Vejtransport – Forsikring – Kolliantal – 224
1977. 959 – Søtransport – Forældelse – Forligstilbud forelå – 258
1977. 977 – Søtransport – Stevedoring – Truck væltet ved bugsering – 194
1977. 999 – Søtransport – Forsinkelse – Fragtføreransvar – 136
1977.1004 – Vejtransport – Forældelse – Fragtkrav, modregning – 263
1978. 290 – Søtransport – Konnossement – Voldgift – 23
1978. 302 – Vejtransport – Forældelse – Krav afbrød ikke fristen – 257
1979. 191 – Vejtransport – CMR-loven – Ansvar for bortkomst – 170
1979. 268 – Vejtransport – Erstatning – Dokumentation for tabet – 207
1979. 270 – Søtransport – Certeparti – Arrest på gods – 93
1979. 332 – Vejtransport – CMR-loven – Læsning uden chauffør – 199
1979. 335 – Vejtransport – CMR-loven – Chauffør overså faren – 187
1979. 366 – Vejtransport – Trucking – Mangler ved sættevogn – 57
1979. 416 – Spedition – Ansvarsbegrænsning – Brand – 220
1979. 837 – Vejtransport – Forældelse – Fragtkrav delvist anerkendt – 250
1979. 852 – Vejtransport – Forældelse – Suspension – 255
1979.1018 – Vejtransport – Erstatning – Skønsmæssig erstatning – 210
1980. 4 – Kombineret – NVOCC – Agent var formidler – 92
1980. 26 – Vejtransport – Force majeure – Brand – 177
1980. 96 – Vejtransport – Samvirkende skadesårsager – Fejl – 197
1980. 291 – Vejtransport – Forældelse – Grov uagtsomhed – 261
1980. 850 – Vejtransport – Trucking – Solidarisk hæftelse – 57
1980. 870 – Vejtransport – Returnerede ikke dokumenter – Suspension – 255

Domsregister

1981. 61 – Vejtransport – CMR-loven – Der manglede luftcirkulation – 190
1981. 197 – Søtransport – Liner terms, certeparti – Ventede 15 døgn – 135
1981. 206 – Søtransport – Søloven – Mellembefragter ikke fragtfører – 88
1981. 216 – Søtransport – Gennemgangskonnossement – Ansvar – 66
1981. 425 – Søtransport – Instruktion – Køle/fryse-skade – 175
1981. 448 – Vejtransport – CMR-loven – Køle/fryse-skade – 172
1981. 488 – Vejtransport – CMR-loven – Afsenders læsning – 190
1981. 503 – Søtransport – Forældelse – Afbrød ikke fristens løb – 258
1981. 517 – Vejtransport – Tilladelse – Tvangsroute – 159
1981. 958 – Vejtransport – Fragtbreve – Modregning – 43, 250
1982. 340 – Vejtransport – Forældelse – Procestilvarslet – 253
1982. 398 – Kombineret – Ansvarsbegrænsning – Haagregler – 66
1982. 402 – Vejtransport – Farligt gods – Speditør ikke afsender – 77
1982. 654 – Søtransport – Certeparti – Mægler efter certeparti – 90
1982. 969 – Luftfragt – Luftfartsloven – Bevisbyrde – 167
1982. 984 – Vejtransport – Trucking – Opgør med trailerudlejer – 58, 193
1982. 1147 – Vejtransport – Lovvalg – Indenrigs del af CMR-transport – 40
1983. 278 – Kombineret – Fragtbreve – Manko – 122
1983. 287 – Vejtransport – Erstatning – Fald i markedspris – 214
1983. 289 – Luftfragt – Luftfartsloven – Gods forsvundet – 167
1983. 555 – Luftfragt – Luftfartsloven – Ansvarsbegrænsning – 174
1983. 576 – Kombineret – Konnossement – Ansvar for landstrækning – 67
1983. 585 – Vejtransport – Force majeure – Røveri – 176
1983. 906 – Søtransport – Søfartens risici – Hårdt vejr – 181
1984. 176 – Vejtransport – Forældelse – Krav fremsat for sent – 257
1984. 180 – Vejtransport – Forældelse – Efterkrav – 252
1984. 531 – Vejtransport – Fejl ved læsning – Fragtførers forhold – 188
1984. 577 – Vejtransport – Forældelse – Konnossementslov eller CMR – 38
1984. 584 – Søtransport – Konnossement – Reklamation – 240
1984. 591 – Oplagring – Fejludlevering – Grov uagtsomhed – 225
1984. 903 – Vejtransport – Forsinkelse – Grov uagtsomhed – 227
1984. 919 – Søtransport – Konnossementsansvar – Rent konnossement – 113
1985. 5 – Vejtransport – Erstatning – Totalskade – 213
1985. 172 – Vejtransport – Udlevering – Standsningsret var ophørt – 151
1985. 542 – Vejtransport – Samvirkende skadesårsager – Stuvning – 197
1985. 654 – Vejtransport – Lovvalg – Trucking på dansk strækning – 40
1985. 872 – Vejtransport – Forældelse – Sagsøgte modtager i udlandet – 254
1985. 1091 – Luftfragt – Ansvarsbegrænsning – Vægt – 222
1986. 16 – Spedition – Erstatning – Tab påregneligt – 160
1986. 561 – Søtransport – Reklamation – Havarirapport tilsidesat – 213
1986. 734 – Vejtransport – Erstatning – Ansvar for beskadiget kød – 212
1986. 868 – Oplagring – Ansvarsbegrænsning – Flyttebestemmelser – 72
1986. 882 – Vejtransport – Samvirkende skadesårsager – Temperatur – 197
1986. 947 – Vejtransport – Forældelse – Kontraherende fragtfører – 59, 260
1987. 445 – Vejtransport – CMR-loven – Åbenbar mangelfuld stuvning – 187
1987. 481 – Vejtransport – Erstatning – Spiritusafgift – 208, 260
1987. 492 – Søtransport – Konnossement – Væremeting – 19
1987. 761 – Vejtransport – Erstatning – Skade i procent af vareværdi – 212
1987. 952 – Vejtransport – Ansvarsbegrænsning – Grov uagtsomhed – 226

Domsregister

1988. 274	–	Vejtransport	–	CMR-loven – Forbehold	–	171
1988. 557	–	Spedition	–	FCR – Udlevering i strid med instruktion	–	150
1988. 777	–	Vejtransport	–	Tyveri – Grov uagtsomhed	–	225
1988. 829	–	Banetransport	–	Væmning – Almindelige bestemmelser	–	56
1988. 914	–	Vejtransport	–	Havariekspert – Køle/fryseskade	–	212
1988.1074	–	Vejtransport	–	Køle/fryseskade – CMR-lovens § 24, stk.1	–	238
1989. 335	–	Vejtransport	–	Erstatning – Modregning	–	43
1989. 593	–	Vejtransport	–	Lovvalg – CMR eller NSSCC	–	41
1989. 630	–	Søtransport	–	Certeparti – Voldgift	–	20
1989. 679	–	Søtransport	–	Stavedores ansvar – Havarirapport	–	245
1989. 820	–	Vejtransport	–	CMR-loven – Ansvar for tab af olie	–	169
1989.1086	–	Vejtransport	–	Fragtbrev – Vognmand ikke fragtfører	–	97
1990. 240	–	Vejtransport	–	CMR-loven – Forholdet mellem fragtførere	–	158
1990. 332	–	Luftfragt	–	Ansvarsbegrænsning – Fejlekspedition	–	225
1990. 341	–	Vejtransport	–	CMR-loven – Ansvar for moms	–	79

2. Sø- og Handelsretstidende (SHT)

1926. 382	–	Spedition	–	Skade på gods – Reklamation	–	247
1944. 108	–	Banetransport	–	Materielansvar – Fragtfører	–	95
1949. 310	–	Søtransport	–	Fejl ved stuvning – FAL § 25	–	233
1951. 210	–	Søtransport	–	Vand gennem luftrør – FAL § 25	–	232
1952. 10	–	Søtransport	–	Konnossement – Ansvarsfrihed	–	203
1952. 150	–	Søtransport	–	Konnossementsansvar – Skade på emballage	–	114
1958. 164	–	Søtransport	–	Nautiske fejl – Ikke fejl ved skibet	–	180
1961. 162	–	Søtransport	–	Konnossementsansvar – Ansvar	–	113
1963. 6	–	Søtransport	–	Reklamation – Ingen besigtigelse	–	238
1964. 49	–	Søtransport	–	Ordregiver – Optrådte som reder	–	92
1965. 246	–	Søtransport	–	Booking – Fragtføreransvar	–	87
1966. 57	–	Søtransport	–	Sødygtighed – Havde ansvar som reder	–	92

3. Vestre Landsret Tidende (VLT)

1948. 262	–	Søtransport	–	Lastning – FAL § 25	–	233
-----------	---	-------------	---	---------------------	---	-----

4. Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (NDS)

1938. 230	–	Søtransport	–	Konnossement – Certeparti	–	117
1951. 24	–	Søtransport	–	Deviation – Uberettiget mellemrejse	–	140
1956. 526	–	Søtransport	–	Reklamation – Risiko for bevisusikkerhed	–	245
1960. 480	–	Søtransport	–	Kølegods i toldpakhuis – Erstatningen	–	202
1969. 330	–	Søtransport	–	Reklamation – Bevis for skade	–	238
1977. 1	–	Søtransport	–	Ro/Ro – Stuvning	–	29

5. Juristens Domssamling (JD)

1946. 142	–	Banetransport	–	Åben vogn – Brand	–	184
-----------	---	---------------	---	-------------------	---	-----

Lovregister

Aftaleloven

§ 25 s. 93

Baneloven

§ 2 s. 30

§ 15 s. 26

§ 18 s. 121

§ 20 s. 142

§ 23 s. 150

§ 25 s. 154

§ 26 s. 229

§ 30 s. 94, 95, 143, 169, 171, 172,
173, 174, 178, 185, 199

§ 32 s. 214

§ 33 s. 206

§ 34 s. 152, 154

§ 36 s. 228

§ 37 s. 27, 177, 185

§ 38 s. 239

§ 40 s. 240, 241, 242

§ 41 s. 251, 252, 254

CMR-loven

§ 1 s. 18, 41, 220, 230, 255

§ 2 s. 41

§ 3 s. 28, 42, 65

§ 4 s. 54, 58, 59, 79, 155

§ 5 s. 109, 121, 123

§ 7 s. 123

§ 8 s. 159

§ 9 s. 123

§ 10 s. 185, 186, 188, 237

§ 11 s. 237

§ 13 s. 132

§ 14 s. 159

§ 15 s. 150

§ 18 s. 150

§ 20 s. 135

§ 21 s. 135

§ 22 s. 135

§ 24 s. 145, 169, 170, 171, 172, 173,
174, 176, 177, 192, 199, 212,
238

§ 25 s. 145, 169, 173, 178, 179, 185,
187, 190, 212, 238

§ 26 s. 198

§ 27 s. 144, 146, 229

§ 28 s. 214

§ 29 s. 82, 159, 206, 207, 208, 235,
260

§ 30 s. 228

§ 32 s. 144, 227, 229, 230

§ 33 s. 229

§ 34 s. 158

§ 36 s. 84, 222

§ 37 s. 226

§ 38 s. 237, 241, 242

§ 40 s. 58

§ 41 s. 41, 59, 156, 250, 251, 254,
255, 257, 260, 261, 262, 263,
264

§ 43 s. 58

§ 45 s. 58

§ 46 s. 57, 58

§ 47 s. 57, 60, 260

Danske Lov

3-19-2s. 79, 80, 230, 233

5-8-14s. 72

5-14-4s. 249

Erstatningsansvarsloven

§ 19 s. 231, 233

§ 21 s. 233

§ 29 s. 231

Forsikringsaftaleloven

§ 25 s. 230

§ 73 s. 235

§ 95 s. 83

Forældelsesloven af 1908

§ 2 s. 251, 253

Færdelsesloven

§ 2 s. 41

§ 65 s. 26

§ 66 s. 46

§ 116 s. 47

Lovregister

Kommissionsloven

§ 64 s. 157

Konnossementsloven

§ 3 s. 19, 39, 174, 202, 239, 259

§ 4 s. 29, 168, 180, 181, 196

Købeloven

§ 71 s. 155

Luftfartsloven

§ 90 s. 51

§ 91 s. 51

§ 95 s. 124

§ 98 s. 124

§ 100 s. 124

§ 102 s. 150

§ 104 s. 49

§ 107 s. 51, 164, 165, 166, 167, 200

§ 108 s. 146, 165, 166, 167

§ 109 s. 165, 166, 167, 225

§ 110 s. 166, 173, 174, 178

§ 111 s. 225, 228

§ 112 s. 167

§ 113 s. 228

§ 114 s. 84, 222

§ 115 s. 240, 241, 242

§ 117 s. 49

§ 118 s. 247, 251

§ 119 s. 48, 60, 80, 165

§ 120 s. 63

§ 121 s. 18, 220

§ 126 s. 49, 180

NSAB

§ 2 s. 84, 96, 97, 99

§ 4 s. 227

§ 7 s. 82, 83, 94, 247

§ 9 s. 98, 119

§ 14 s. 43, 98

§ 19 s. 215, 235

§ 22 s. 63, 69, 93, 99

§ 23 s. 163

§ 25 s. 159, 225

§ 26 s. 199

§ 28 s. 241

§ 29 s. 251

Retsplejeloven

§ 248 s. 19

§ 252 s. 254

Søloven

§ 71 s. 90

§ 72 s. 18

§ 76 s. 196

§ 89 s. 191, 203

§ 91 s. 182

§ 97 s. 76, 131

§ 98 s. 138, 139

§ 111 s. 155

§ 114 s. 148

§ 115 s. 202

§ 118 s. 27, 80, 132, 137, 138, 141,
142, 165, 165, 166, 168, 172,
173, 174, 177, 178, 181, 182,
183, 191, 192, 195, 199, 201
203, 258

§ 119 s. 76, 131

§ 120 s. 112, 132, 138, 139, 142, 148,
206, 223, 228,

§ 121 s. 111, 239, 240

§ 122 s. 27, 84, 222, 241

§ 123 s. 64, 88, 89, 140, 165

§ 126 s. 132, 133, 137

§ 129 s. 137

§ 130 s. 132, 137

§ 131 s. 134

§ 132 s. 134

§ 135 s. 134

§ 146 s. 132

§ 148 s. 134

§ 152 s. 112

§ 153 s. 112

§ 156 s. 147, 148, 155

§ 158 s. 148

§ 161 s. 111, 112, 113, 115

§ 162 s. 112

§ 163 s. 115

§ 167 s. 54

§ 168 s. 19, 20, 52, 54, 64, 140, 142,
173, 182, 183, 192

§ 169 s. 23

§ 233 s. 80

§ 234 s. 85

§ 235 s. 221

§ 236 s. 221

§ 238 s. 221

§ 239 s. 221

§ 240 s. 221

§ 241 s. 221

§ 291 s. 250, 251, 252, 255, 258, 262

Stikordsregister

A

Act of God s. 175
Ad valorem s. 112
Afsender s. 77
Agreed documents s. 70
Air Way Bill s. 125, 149
Ansvarsbegrænsning s. 27, 65, 66, 72,
103, 137, 174, 217, 220, 226, 235
Ansvarsforsikring s. 162
Anteciperet misligholdelse s. 129
Antedatering s. 114
Arbitration s. 20

B

Baltcon-certeparti s. 140
Banerapport s. 245
Banespor s. 185
Bare boat s. 108
Battle of forms s. 71
Begrænsningsfond s. 221
Besigtigelse s. 238
Biintervention s. 254
Bilbefragtning s. 108
BIMCO s. 69, 70
Booking s. 87, 132
Bortkomst s. 123, 242
Brand s. 102, 177, 179, 184, 192, 220,
231

C

Cash without discount s. 42
CAD s. 152, 154
Cargo Retention s. 42
Carrier s. 79
Certeparti s. 20, 42, 86, 90, 93, 116,
117, 118, 133, 135, 137, 138, 139,
192, 203
Charter s. 91, 108, 133
Check s. 154
CIF s. 66, 114, 119
Claim notice s. 245
CMR-fragtbrev s. 55, 68, 95, 121, 125

COD s. 154

Combiconbill s. 142
Combidoc s. 69
Online Booking note s. 135
Conlinebill s. 140, 183
Conlinethrubill s. 55, 67
Consolidering s. 97, 108, 124
CTO s. 69
Culpa s. 137, 142, 163, 233, 249
Culpa in eligendo s. 100

D

Data Freight Receipt s. 120, 149
Debitorforsikring s. 162
Delbefragtning s. 108
Demurrage s. 135
Deviation s. 137, 205, 229
Diskonto s. 216
Dollarpræmie s. 209
Due diligence s. 174
Due dispatch s. 139
Dækslast s. 28, 168, 173, 182, 183
Dødfragt s. 134

E

EDI s. 120, 159
Efterkrav s. 119, 152, 154, 158, 162,
206, 210, 252
Egen skyld s. 173, 174, 175
Ejendomsret s. 215, 234
Eksportkredit s. 162
Emballage s. 178
Embargo s. 135
Enhedslaster s. 185
ETA s. 147

F

Fagfejl s. 163, 209
Farligt gods s. 77, 131
FBL s. 63, 149, 251
FCL s. 108, 223
FCR s. 125, 149, 150

Stikordsregister

FCT s. 125, 149
FIATA FBL s. 69, 77, 89, 99, 125, 126, 128
FIATA FCR s. 127
FIATA FCT s. 127
FIO(S)-klausul s. 101, 190, 191
FOB Airport s. 200
Forbehold s. 171, 243, 246
Force majeure s. 134, 141, 143, 145, 173, 176, 177
Formidleransvar s. 100
Forsikring s. 224
Forsinkelse s. 179, 213, 227
Forudfastsættelsesattest s. 209
Forum conveniens s. 23
Forum shopping s. 23
Forwarding-klausul s. 67
Forældelse s. 20, 38, 41, 59, 156
FOT/FOR s. 191
Fragt s. 262
Fragtbrev s. 97, 133, 237
Fragtkontrol s. 130
Fragtmandskørsel s. 45
Fragttab s. 134
Free Carrier s. 200
Frit lastet s. 252
Frit på bil s. 190
Full charter s. 108
Færge s. 26, 143, 182, 219
Følgeskader s. 207

G

Gencon s. 137
Gencon Charter s. 139
Genevé-konventionen af 1990 s. 61
Gennemgangskonnossement s. 67
Gennemgangstransport s. 53
General Average s. 20
General Conditions (airfreight) s. 50
Globalbegrænsning s. 85, 220
Godsbeskrivelse s. 130
Godsophobning s. 137
Groshavari s. 76, 183
Grov uagtsomhed s. 225, 226, 227, 261
Guadalajara-konventionen s. 48

H

Haag-reglerne s. 21
Haag-Visby-reglerne s. 21

Hamborg-reglerne s. 24, 164
Havariagent s. 211, 244
HAWB (House Air Way Bill) s. 87, 97, 125
Helbefragtning s. 108
Heltog s. 108
Himalaya-klausuler s. 84
Husbondansvar s. 59

I

IATA s. 52, 61, 70, 124, 200, 242
IATA luftfragtbrev s. 87, 97, 124, 147
ICC dokument nr. 298 s. 69, 70
Imaginær avance s. 207
IMCO-konvention s. 221
Indemnitetserklæring s. 115
Indløsningsinteresse s. 156
Integrated carriers s. 98
Intercontainer s. 56

J

Jurisdiktion s. 23

K

Kancelleringsklausul s. 137
Kollo s. 21, 222
KombiDan s. 56, 94
Kombitransporter s. 55
Kombi Verkehr s. 56
Konnossement s. 138, 139, 142, 147, 148, 156, 170, 183, 239, 240, 243
Konnossementsansvar s. 111, 114, 115
Kontraktkørsel s. 264
Krig s. 177
Kurer tjenester s. 98
Københavns Frihavn s. 70
Køle/fryse-skade s. 172, 175, 198, 212, 238
Køretøj s. 41

L

Ladeprofil s. 175
Ladningsejermora s. 134
LCL s. 101, 108
Leveringsfrist s. 142
Liberty-klausul s. 139
Lien s. 117, 118
Liner terms s. 135
Lovvalg s. 23, 40, 46

Luftdygtighed s. 47
Luftfragt s. 64, 97, 174
Luftfragtbrief s. 124
Læsse og stuvefejl s. 185

M

Mafi-trailer s. 42
Manko s. 89, 111, 113, 122, 123, 170,
205, 239, 242, 244, 246
Marine Bill of Lading s. 127
Master Air Way Bill s. 98, 124, 125
Materielansvar s. 193, 194
Mate's Receipt s. 101
MAWB se Master Air Way Bill
Mellemløbet s. 140
Modregning s. 42, 82, 250, 254, 263
Moms s. 79
Monetære udligningsbeløb s. 209
Montreal-protokollerne s. 48
Mora creditoris s. 134
MTO s. 69
Mærkevareklausul s. 235

N

Nautiske fejl s. 47, 173, 180
Network-system s. 64, 68
North Sea Standard Conditions s. 28,
41, 250
NVOCC s. 75, 84, 85, 86, 116

O

Objektivt ansvar s. 137, 145, 163, 168
Omladning s. 232
Omvendt bevisbyrde s. 165
Oplagring s. 225
Overliggetid s. 135

P

Pant s. 71, 153
Panteret s. 118
Paramount-klausul s. 61, 64, 68
Pay and be paid s. 84
P & I-klub s. 83
Plombe s. 170
Poincare francs s. 221
Precarriage s. 63
Prima facie s. 113
Procesrente s. 216
Procestilvarsling s. 253

R

Reasonable despatch s. 147
Regres s. 162, 260
Rejsebefragtning s. 108, 134
Reklamation s. 213, 237
Remburs s. 90, 114, 119, 126, 149, 150
Rente s. 216
Restitution s. 209
Ro/ro s. 28, 101, 183
Røveri s. 176

S

Said to Contain s. 223
Samlastning s. 97
Samlegods s. 99, 108, 124
SAS s. 50
SAS Cargo Center s. 200, 246
Scope of Voyage s. 140
SDR s. 45, 48, 51, 103, 159, 220, 221
Sea Way Bill s. 119
Shortage s. 43
Short sea s. 26
Short shipment s. 133, 136
Sikkerhedsinteresse s. 156
Skadesrapport s. 243
Skjulte fejl s. 173
Special Drawing Rights se SDR
Spiritusafgift s. 208
Splitcharter s. 108
Springende regres s. 80, 82
Standningsret s. 151
Stevedore s. 101, 194, 245
Straffragt s. 131
Stuvning s. 196
Stykgods s. 133
Styrmandskvittering s. 101
Subfreight s. 117
Subrogation s. 162
Substitution s. 54, 140
Successive transporter s. 53
Suspension s. 255, 263
Særlige trækingsrettigheder se SDR
Sødygtighed s. 47, 195, 196
Søformue s. 221
Søprotest s. 245

T

Tackle-to-tackle s. 21, 198, 200
Tally s. 247

Stikordsregister

T-dokument s. 80
Terminaloperatørkonvention s. 199
Terminstransporter s. 229
Tidsbefragtning s. 89, 108, 118
Tilsynspligt s. 185
Tokyo Rules s. 61
Told s. 80
Tomfragt s. 134
To order s. 127
Trafikhindringer s. 142
Trailer s. 42
Trampfart s. 109
Transshipment s. 140
Trucking s. 41, 57, 58, 63, 194
Tvangsrute s. 159
Tyveri s. 102, 177, 225

U

Übergabeschein s. 55, 56
UCP s. 127
Udlevering s. 150, 151, 152, 153, 205
Udleveringsansvar s. 147, 158, 225
Udstilling s. 144
UNCTAD s. 61
Underfragt s. 117
Unidroit s. 199

V

Vareforsikring s. 161, 206, 235
Vedtagelse s. 71
Vejrdæk s. 182, 183
Veksellad s. 185
Vekselladstransporter s. 94
Ventepenge s. 135
Vognladningsgods s. 108
Voldgift s. 20, 23, 116
Værdifragt s. 112
Værmeting s. 19, 23, 24, 56, 82, 252

W

Way Bill s. 149
Wilful misconduct s. 226

Y

York/Antwerp Rules s. 76

Å

Åbne vogne s. 184