

AXEL H. PEDERSEN

ENTREPRENØR  
TRANSPORTER

KØBENHAVN  
G·E·C GADS FORLAG  
1959

## AXEL H. PEDERSEN

BYGGERIETS RETLIGE OG ØKONOMISKE ORGANISATION. 1946.

2. omarbejdede udg. 1951.

3. omarbejdede udg. 1958.

Ialt 6600 ekpl. (udsolgt).

4. reviderede udg. udkommer i januar 1960.

Norsk udgave ved *Olav Tendeland*. Oslo. 1956.

Finsk udgave ved *Mauri Hakapää* og *Eero Routamo*. Helsingfors. 1958.

INDLEDNING TIL SAGFØRERGERNINGEN I. 1951.

Oplag 2500 (udsolgt).

ENTREPRISE, BYGGE- OG ANLÆGSARBEJDER. 1952.

Oplag 4500.

INDLEDNING TIL SAGFØRERGERNINGEN II. 1953.

Oplag 2000 (udsolgt).

REFUSIONSOPGØRELSE.

1. udg. 1954.

2. udg. 1954.

Ialt 4500 ekpl. (udsolgt).

LICITATION. 1955.

Oplag 5000.

C. B. HENRIQUES, EN RETTENS TJENER. 1956.

2. reviderede udg. 1957.

Ialt 3000 ekpl.

SAGFØRERSALÆRER.

En håndbog. 1958.

Oplag 2500 (udsolgt).

ENTREPRENØRTRANSPORTER. 1959.

Oplag 2500.

COPYRIGHT 1959

BY AXEL H. PEDERSEN

PRINTED IN DENMARK

BY BIANCO LUNOS BOGTRYKKERI A/S

## INDHOLDSFORTEGNELSE

|  |    |
|--|----|
| I. Begreb og funktion. . . . .   | 7  |
| Transport fra hovedentreprenøren til underentreprenørerne  | 13 |
| II. Retsforholdet mellem transporthaveren og transportgiverens kreditorer, specielt dennes konkursbo . . . . . | 16 |
| III. Retsforholdet mellem transporthaveren og transportgiveren . . . . .                                       | 22 |
| Transport til betaling eller til sikkerhed   |    |
| Transportgiverens ansvar overfor transporthaveren. . . . .   | 22 |
| Transportgiverens eventuelle strafansvar . . . . .   | 23 |
| Overskridelse af transportbeløbet . . . . .  | 23 |
| Transportgiveren har udstedt veksel til transporthaveren i forbindelse med transporten. . . . .                | 26 |
| Skadesløs transport . . . . .  | 27 |
| Transporten tjener til sikkerhed «uanset hvilken skyldgrund» . . . . .   | 27 |
| Forlods transport . . . . .  | 28 |
| Renter af transporthaverens tilgodehavende . . . . .   | 30 |
| IV. Retsstillingen mellem flere transporthavere indbyrdes. . . . .   | 33 |
| Dansk rets almindelige regel . . . . .   | 33 |
| Sammenstød mellem vedkommende og uvedkommende transporter. . . . .   | 34 |
| Ligerangsprincippet. . . . .   | 45 |
| Indledning . . . . .   | 45 |
| Teoriens stilling . . . . .  | 46 |
| Domspraksis . . . . .  | 47 |
| Aftale om ligerangsprincippet er den praktiske løsning . . . . .   | 54 |
| Der foreligger ingen gyldig aftale om ligerangsprincippet . . . . .  | 55 |
| V. Retsforholdet mellem transporthaveren og den, som er pligtig at betale ifølge transporten . . . . .         | 54 |
| Transporthaverens ret overfor den, som skal betale ifølge transporten . . . . .                                | 57 |

|  |    |
|--|----|
| Almindelige begrænsninger i transporthaverens ret . . . .  | 58 |
| Specielle begrænsninger i transporthaverens ret . . . .  | 59 |
| Transporthaverens videregående ret under<br>særlige forhold . . . . .                                | 60 |
| VI. Anmeldelse og notering . . . . .   | 61 |
| Stilles der formkrav til anmeldelse og notering<br>af en transport? . . . . .                        | 61 |
| Retsvirkninger . . . . .   | 64 |
| Transporthaverens videregående ret ifølge en<br>selvstændig forpligtelseserklæring. . . . .          | 67 |
| Erstatningsansvar for urigtige eller manglende<br>oplysninger i forbindelse med noteringen . . . . . | 69 |
| Offentlighedsprincippet . . . . .  | 71 |
| Afvisning eller nægtelse af notering . . . . .   | 72 |
| Reservation i noteringen . . . . .   | 74 |
| Annulation af noterede transporter . . . . .   | 75 |
| VII. Henvisninger . . . . .  | 78 |

*Forkortelser:*

A. B. = Almindelige betingelser for arbejder og leverancer af 7/9 1951.

U. f. R. = Ugeskrift for retsvæsen.

## BEGREB OG FUNKTION

Transporter, der udstedes til sikkerhed for eller betaling af fordringer, der fremkommer ved eller hidrører fra bygge- eller anlægsarbejder, betegnes som *entreprenørtransporter* eller *entreprisetransporter*. Betegnelsen er naturlig, fordi entreprenørtransporter som regel udstedes af eller til en entreprenør. Entreprenørtransporternes formål er at give sikkerhed for eller tjene som betaling for arbejder, leverancer eller hele entreprisen. Den, som udsteder transporten, er derfor *enten* den, som modtager arbejdet, leverancen eller entreprisen, d. v. s. bygherren, som lader bygningen opføre eller anlægget udføre, *eller* entreprenøren, som udfører entreprisen. Transporten udstedes derfor enten af bygherren til entreprenøren, leverandøren eller den bank, som finansierer entreprenøren, som regel med »arbejdspenge«, *eller af entreprenøren*, som overdrager sit tilgodehavende eller dele heraf hos bygherren til en af entreprenøren antaget underentreprenør, til en leverandør eller til en bank. Den, som modtager transporten, kan videtransportere fordringen helt eller delvis. Denne transport betegnes und rtiden som *undertransport eller retranport*.

*Generaltransport* er betegnelsen for en transport på hele entreprisens summen, jfr. Grosserer-Societetets Responsa 1926–1951, I. s. 105. Betegnelsen forekommer sjældent i sprogbrugen.

Den, som transporten er udstedt til, og som erholder fordringen, betegnes som *transporthaveren*, og den, som udsteder transporten og overdrager fordringen, som *transportgiveren*. Den, som er *pligtig at betale fordringen ifølge transporten*, er i reglen bygherren, ved byggearbejder ofte tillige den bank, som har ydet byggelånet.

I den juridiske systemlitteratur anvendes de latinske betegnelser *cessionaren*, *cedenten* og *cessus*.

Det er typisk for entreprenørtransporten, at den normalt udstedes, inden entreprisen er påbegyndt, til sikkerhed for betaling, når entreprisen er udført, idet udførelsen af entrepriser indenfor byggefagene er baseret på en udstrakt kreditgivning. *Sikkerheds-transporten* er den typiske form.

*Betalingstransporten* er et sjældent dokument.

Transporter kan imidlertid udstedes på et hvilket som helst tidspunkt af byggeriet ganske uafhængigt af, hvorvidt entrepriserne er påbegyndt eller udført, helt eller delvis, men det er typisk, at den udstedes, inden entreprisen er påbegyndt.

I mange tilfælde udstedes transporter også for at skabe sikkerhed mod bygherrens eller hovedentreprenørens øvrige kreditorer, og sådanne transporter vil ofte blive udstedt på et mere eller mindre fremrykket tidspunkt af byggeriets færdiggørelse, ligesåvel som transporter udstedes på tilsvarende tidspunkter af hensyn til entreprenørens ændrede – og svækkede – økonomiske stilling, der nødvendiggør transporter til brug for banklån eller leverandørkredit.

Det er ligeledes typisk for entreprenørtransporten, at den fordring, til sikkerhed for hvilken transporten skal tjene, og undertiden også den *borrttransporterede fordring, først kommer til eksistens, når eller efterhånden som entreprisen eller arbejdet udføres eller leverancen ydes*, som regel successivt i overensstemmelse med de terminer (rater), der er fastsat for entreprisens udførelse og for betalingens erlæggelse. Den *successive* betaling af entreprisensummen er karakteristisk for nutidens byggeri, både bygge- og anlægsarbejder.

Medens de to typiske forhold også kan gøre sig gældende ved andre transporter af retten ifølge gensidig bebyrdende kontrakter, er det derimod specielt for entreprenørtransporten, at *andre entreprenørers arbejdspræstationer kan få indflydelse på transportens fyldestgørelse*, idet entreprenørerne ofte udgør et *produktionssamvirke*, hvor de er gensidigt afhængige af hinandens arbejdspræstationer og leverancer.

Entreprenørtransporterne er en hyppig anvendt *kreditbasis* i den moderne omsætning. For entreprenørtransporterne gælder særlige retsregler, og de giver anledning til en række problemer, som ikke opstår ved andre former for transporter. Entreprenørtransporterne er et centralt juridisk problem.

I Grosserer-Societetets responsum af 11/4 1930 er det oplyst, at det ikke kan siges at være ualmindeligt, at bygherre eller entreprenør *betaler* leverancer af tømmer eller andre bygningsmaterialer til nybygninger ved transporten på deres tilgodehavender hos de låneinstitutter, der har givet tilsagn om prioritering af nybygningen. Dette er urigtigt. Transporterne i de nævnte tilfælde udstedes ikke til *betaling*, men til *sikkerhed*.

I responsum af 30/5 1941 har Grosserer-Societetet oplyst, at det i entrepriseforhold ikke er almindeligt, at underentreprenører eller leverandører for at sikre sig forlanger transport udstedt af hovedentreprenøren på dennes tilgodehavende hos bygherren. Dette responsum kan jeg ikke være enig i. Grosserer-Societetets Responsa 1926-51, I. s. 119 og 383.

Til belysning af entreprenørtransportens funktion gengives nogle eksempler. Et af disse er forsynet med noteringspåtegning af bygherren, byggeforetagedets advokat og den byggelångivende bank. Der er i noteringspåtegningerne taget forskellige forbehold, som indskrænker transporthaverens rettigheder.

*Transport udstedt af en entreprenør til banken,  
som finansierer entreprisens udførelse med arbejdspenge.*

Til sikkerhed for betaling af hvad underskrevne, firmaet N. N. måtte være eller blive aktieselskabet . . . bank – herunder enhver af dens filialer og afdelinger – skyldig, transporterer vi herved til banken vort tilgodehavende i henhold til de af os med A/S matr. nr. . . . indgåede to entreprisekontrakter om udførelsen af murerarbejdet og vejarbejdet ved selskabets byggeri på matr. nr. . . . beliggende ved . . .

De os tilkommende entreprissummer andrager henholdsvis kr. 304.780.— og kr. 15.000.—, ialt

kr. 319.780.—

skriver trehundrednittentusindsyvhundredogotti kroner, der kommer til udbetaling på følgende måde:

*for så vidt angår murerentreprisen med:*

- kr. 110.900.—, når bygningerne er under tag,
- 60.800.—, når snedkerarbejdet i det væsentligste er indsat,
- 41.800.—, når bygningerne er færdige og afleveret, og
- 91.280.—, ved den endelige prioritering.

*og for så vidt angår vejarbejdet med:*

- kr. 10.500.—, når bygningerne er færdige og afleveret, og
- 4.500.—, ved den endelige prioritering.

Nærværende transport kan anmeldes overfor bygherren A/S matr. nr. . . .

*Transport udstedt af en entreprenør til en leverandør,  
som leverer materialer og finansierer entreprenøren med  
arbejdspenge.*

I henhold til entreprisekontrakt af . . . vil underskrevne tømrermester . . . få tilgode hos ejendomsselskabet . . . for udførelse af tømrerarbejdet ved opførelsen af en ejendom på selskabets grund, matr. nr. . . . af . . . , et beløb, stort:

kr. 109.500.00 plus tillæg for prisstigning på materialer og arbejds løn, foreløbig beregnet til kr. 13.300.00.

Entreprisesummen kommer til udbetaling således:

|          |   |               |   |
|----------|---|---------------|---|
| 1. rate: | Når huset er under tag . . . . .  | kr. 37.600.00 | plus tillæg for prisstigning på materialer og arbejds løn |
| 2. — :   | Når snedkerarbejdet er indsat . .   | — 18.300.00   | plus samme  |
| 3. — :   | Når huset er færdigt . . . . .  | — 19.200.00   | plus samme  |
| 4. — :   | Ved prioriteringen, der fremmes mest muligt . . . . .   | — 18.100.00   | plus samme  |
| 5. — :   | Før et beløb af . . . . .   | — 16.300.00   | plus samme  |
|          | fyldestgøres entreprenøren ved pantebrev i ejendommen à 6 % p. a. i henhold til entreprisekontrakten. |               |   |

---

*ialt kr. 109.500.00 plus tillæg for prisstigning på materialer og arbejds løn.*

På dette beløb kr. 109.500,00 plus nævnte prisstigningstillæg meddeler underskrevne tømrermester . . . herved tømmerhandelen . . . forlods transport.

Denne transport er afgivet til sikkerhed for alt, hvad underskrevne tømrermester . . . uanset hvilken skyldgrund måtte være eller blive tømmerhandelen . . . skyldig, det være sig kapital, renter eller omkostninger af enhver art.

Transporten kan anmeldes for ejendomsselskabet . . . , for advokat . . . samt for den byggelångivende bank . . .

København, den . . .

Nærværende transport noteres, idet bemærkes:

- at* betegnelsen »forlods« kun vedrører tømrermester . . . s og tømmerhandelen . . . s indbyrdes forhold,
- at* transporten kun anerkendes til sikkerhed for fordringer, der står i forbindelse med udførelsen af entreprisen.
- at* transporten foreløbig kun kan anerkendes for et beløb af kr. 109.500.—, hvilket beløb er angivet i fordelingsplanen, idet tillæg for prisstigning på materialer og arbejds løn først senere kan reguleres,
- at* bygherren er et håndværkerkonsortium »Ejendomsaktieselskabet . . . « med en aktiekapital på kr. 75.000, hvoraf kr. 25.000 er indbetalt



kontant. Transportudstederen har tegnet aktier for et beløb af kr. 9000, hvoraf er indbetalt kr. . . . , medens kr. . . . indbetales senest den . . .

- at der er udstedt ejerpantebrev på kr. 900.000, næstefter kredit- og hypothekforeningslån på ialt kr. 58.467.43. Ejerpantebrevet er indleveret til tinglysning, men endnu ikke bragt på plads med hensyn til de to grundprioriteter på tilsammen kr. . . . , som er pligtige at respektere byggelånet,
- at byggelånet kr. . . . er tilsagt af . . . ved skrivelse af . . . hvoraf genpart vedhæftes,
- at entreprenørerne har forbeholdt sig, at entreprisersummerne forhøjes med de dokumenterede organisationsmæssigt godkendte pristigninger på arbejds løn og materialer med et tillæg af . . . % i administrationshonorar, og at selskabet – om muligt – vil søge gennemført en forhøjelse af byggelånet for herigennem at udbetale forholdsmæssige beløb på sådanne dokumenterede forhøjelser,
- at der henvises til fordelingsplanen og finansieringsplanen, som vedhæftes.

København, den . . .

Ejendomsselskabet . . .

Underskrevne advokat . . . erklærer sig herved indforstået med, at den byggelångivende bank . . . uanset den til mig fra »Ejendomsaktieselskabet . . .« udstedte uigenkaldelige fuldmagt til at hæve og kvittere for byggelånet udbetaler de tømmermester . . . ifølge fordelingsplanen tilkommende rater. Det forudsættes, at udbetaling først sker efter min anmodning til banken herom.

København, den . . .

Med de ovenfor den . . . og den . . . tagne forbehold samt med bemærkning, at advokat . . . af ejendomsaktieselskabet . . . er bemyndiget til at administrere det foran omhandlede byggelån, noteres ovenstående transport.

København, den . . .

. . . Bank.

#### *Leverandør-transport.*

Undertegnede murerfirma Johan Steensballe & søn, Hovedvejen 252, Bakkebølle, meddeler herved nedennævnte 5 firmaer sekundær – og indbyrdes sideordnet – transport på vort tilgodehavende i henhold til entreprisekontrakt af 1/3 1956 om murerarbejdet med Boligselskabet af 1955 i Bakkebølle, afsnit 8, blok A–B, til sikkerhed for leverede materialer i det ovennævnte byggeforetagende.

Transporten omfatter et beløb stort kr. . . . skriver . . . og er sekundær, idet Bakkebølle bank har primær transport på den samlede entrepriseresum, hvilken transport tjener til sikkerhed for en os i banken ydet arbejdspengekredit, for hvilken Dansk Kautionsforsikrings-Aktieselskab garanterer.

Nærværende transport respekterer derfor til enhver tid, hvad Bakkebølle bank og/eller Dansk Kautionsforsikrings-Aktieselskab har til-

gode i henhold til nævnte arbejdspengekredit med tillæg af renter og omkostninger og uafhængigt af, hvorvidt de enkelte byggelånsrater måtte indgå med hele deres beløb eller kun en del deraf.

Rateudbetalingen er fastlagt således:

| Rate: |    |   | Blok A  | Blok B  | Garager | Ialt kr.  |
|-------|----|---|---------|---------|---------|-----------|
| 1     | 15 | grund udgr. husblok udf. betonydervæg og gulv støbt | 103.000 | 57.000  | 4.500   | 164.500   |
| 2     | 10 | dæk over kælder støbt ...                           | 68.600  | 38.150  |         | 106.750   |
| 3     | 10 | dæk over stue støbt ...                             | 68.600  | 38.150  |         | 106.750   |
| 4     | 10 | dæk over 1. sal støbt ...                           | 68.600  | 38.150  |         | 106.750   |
| 5     | 10 | dæk over 2. sal støbt ...                           | 68.600  | 38.150  | 12.000  | 118.750   |
| 6     | 10 | facadearbejde udført .....                          | 68.600  | 38.150  |         | 106.750   |
| 7     | 10 | pudsearbejde udført .....                           | 68.600  | 38.150  |         | 106.750   |
| 8     | 5  | afleveringsrate .....                               | 34.300  | 18.975  | 7.500   | 60.775    |
| 9     | 10 | regnskabsrate .....                                 | 68.600  | 38.150  | 3.000   | 109.750   |
| 10    | 10 | prioriteringsrate .....                             | 68.600  | 38.150  | 3.000   | 109.750   |
| 100 % |    |   | 686.100 | 381.175 | 30.000  | 1.097.275 |

Det bemærkes, at rateudbetalingen for blok A's vedkommende er opdelt i 2 lige store afsnit, og at første rate under 1. og 2. afsnit af blok A allerede er udbetalt til Bakkebølle bank.

Ratefordelingen til leverandørerne er aftalt således:

| Rate nr.                | Bakkebølle Tømmerhandel | Bakkebølle Jernfirma | Bakkebølle Cementvarefabrik | Harald Christensen & Co. | Christian Frederiksen | Ialt    |
|-------------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|---------|
| 1                       | 59.000                  | 9.350                | 4.500                       |                          | 2.000                 | 74.850  |
| 2                       | 30.000                  | 4.900                | 2.400                       |                          |                       | 37.300  |
| 3                       | 24.000                  | 4.000                | 2.250                       |                          |                       | 30.250  |
| 4                       | 24.800                  | 4.100                | 2.000                       |                          |                       | 30.900  |
| 5                       | 28.000                  | 5.150                | 2.300                       |                          |                       | 35.450  |
| 6                       | 38.400                  | 6.300                | 3.100                       |                          |                       | 47.800  |
| 7                       | 0                       | 0                    | 0                           |                          |                       | 0       |
| 8                       | 24.600                  | 4.100                | 2.000                       | 13.975                   |                       | 44.675  |
| 9                       | 85.000                  | 14.000               | 7.000                       | 3.750                    |                       | 109.750 |
| <hr/>                   |                         |                      |                             |                          |                       |         |
|                         | 313.800                 | 51.900               | 25.550                      | 17.725                   | 2.000                 | 410.975 |
| 10                      | 88.000                  | 14.025               | 7.450                       | 275                      |                       | 109.750 |
| Af prisstigningerne ... | 8.200                   | 2.075                |                             |                          |                       | 10.275  |
| <hr/>                   |                         |                      |                             |                          |                       |         |
|                         | 410.000                 | 68.000               | 33.000                      | 18.000                   | 2.000                 | 531.000 |

Udover entreprisummen, der er fastsat på grundlag af de pr. 14/2 1956 gældende priser og lønsatser, må der pr. 1/9 1956 regnes med en lønstigning på kr. 72.000. Det bemærkes, at den byggelångivende bank er indforstået med under arbejdets gang at forhøje bygge-lånet med indtil 80% af dokumenterede pris- og lønstigninger.

Nærværende transport kan noteres hos den primære transport-haver, Bakkebølle bank, og hos bygherren, Boligselskabet af 1955 i Bakkebølle.

København, den . . .

Adskillige transportformularer, der forekommer i praksis, er affattet i gammeldags prokuratorstil med anvendelse af en række overflødige og betydningsløse udtryk.

*Transport fra hovedentreprenøren til underentreprenørerne.*

Ved *hovedentreprisen* påtager hovedentreprenøren sig ansvaret for sine underentreprenører, og forholdet mellem hovedentreprenøren og underentreprenørerne er bygherren uvedkommende. Der består således intet retsforhold mellem bygherren og underentreprenørerne, og bygherren er udelukkende pligtig at betale hovedentreprisensummen til hovedentreprenøren. Underentreprenørerne har således alene krav på hovedentreprenøren.

Det forekommer hyppigt, at bygherren indkalder tilbud ved licitation fra samtlige håndværksfag, og efter antagelse af entreprenører i de forskellige håndværksfag anmoder bygherren en enkelt af entreprenørerne om at indgå kontrakt som hovedentreprenør imod et særskilt vederlag som hovedentreprenør.

Hovedentreprenøren udfører da selv en enkelt fagentreprise og opretter kontrakt med de øvrige entreprenører som underentreprenører.

Der er utvivlsomt et behov for – og en offentlig interesse i – at beskytte underentreprenørerne, således at de undgår tab i tilfælde af hovedentreprenørens konkurs eller likvidation eller ved hans betalingsvanskeligheder iøvrigt.

Det ville være rimeligt og naturligt, at der samtidig med oprettelsen af hovedentreprisekontrakten og underentreprisekontrakterne blev udstedt transporter til samtlige underentreprenører til sikring af deres entreprisensummer.

Der er ikke i lovgivningen pålagt bygherren eller den bygge-långivende bank pligt til at drage omsorg for, at byggemidlerne eller byggelånet udelukkende anvendes til byggeriet og i entreprenørernes interesse.

Der har flere gange været rejst spørgsmål om, hvorvidt det er

kutyme, at der udstedes transporter til underentreprenørerne samtidig med oprettelse af entreprisekontrakterne.

I Grosserer-Societets responsumsamling 1926–51 findes to besvarelser, der tangerer spørgsmålet:

Bind I. s. 105 (svarskrivelse af 24/10 1929):

»En tømmerhandler, som har leveret tømmermaterialet til opførelse af en bygning, har taget en generaltransport fra vedkommende bygmester på byggesummen og har efter at have modtaget hele byggesummen dækket sit tilgodehavende for materialer og udbetalt restbeløbet til bygmesteren, uanset at han vidste, at denne, som havde været konkurs, intet ejede, og at A, som havde leveret resten af materialerne til bygningen, endnu måtte have et udækket tilgodehavende herfor. Meddelt, at der ikke inden for handelen med byggematerialer eksisterer nogen coutume, hvorefter en generaltransport til en hovedleverandør må anses som sket også til fordel for de øvrige leverandører.«

Bind II. s. 383 (svarskrivelse af 30/5 1941):

»Oplyst, at det i entrepriseforhold ikke er almindeligt, at underentreprenører eller leverandører for at sikre sig forlanger transport udstedt af hovedentreprenøren på dennes tilgodehavende hos bygherren. En samtidig stillet forespørgsel om, hvorvidt det er coutume eller dog almindeligt, at en underentreprenør eller leverandør henvender sig direkte til bygherren med anmodning om, at beløb af entreprisesummen holdes tilbage til ham, uden at der foreligger nogen transport fra bygherren, besvaret benægtende.« Jfr. ovfr. s. 9.

Selvom disse responsa er afgivet i 1929 og 1941, kan det vistnok heller ikke nu siges, at der foreligger nogen kutyme herfor. Men der har været udfoldet – og der gøres stadig – bestræbelser for at sikre underentreprenørernes rettigheder overfor hovedentreprenøren.

Københavns kommune har tidligere taget et prisværdigt initiativ i så henscende ved afgivelse af tilsagn om kommunegaranti for byggeforetagender, der blev gjort betinget af følgende rådighedsindskrænkning:

»Til sikring af underentreprenører m. fl. bestemmes, at transport på det kommunegaranterede lån i al fald ikke vil kunne anerkendes, når den omfatter et større beløb end det, der kunne tilkomme den pågældende transporthaver som hans andel, når andre ved byggeforetagendets gennemførelse medvirkende entreprenører, derunder underentreprenører m. fl., skulle deltage forholdsvis i lånet til dækning af deres tilgodehavender eller resttilgodehavender vedrørende ejendommen. Transport af andre lån på vilkår, der afviger herfra, tillades ikke. I kontrakten med den eventuelle hovedentreprenør må det betinges, at dennes tilgodehavende efter kontrakten ikke kan transporteres eller overgå til andre uden respekt af underentreprenørernes forholds-

mæssige tilgodehavende i foretagendet. Ved udbetalinger fra bygheren til hovedentreprenøren må det påses, at underentreprenørernes forholdsmæssige tilgodehavende dækkes samtidig. Også dette må på forhånd være reserveret overfor hovedentreprenøren . . . Magistraten må gøres bekendt med kontrakterne vedrørende de enkelte entrepriser, og magistraten forbeholder sig at indkræve enhver oplysning vedrørende enkelthederne for disse. Berigtigelsesvilkårene for entreprissummerne må være de sædvanlige, bl. a. således, at sædvanlige betalingssterminer overholdes.«

Herigennem søges underentreprenørernes tilgodehavender sikret ikke alene med hensyn til udstedelse af transporter men også med hensyn til udbetalingerne til hovedentreprenøren.

I min formular til en underentreprisekontrakt i *Hindenburg*, Juridisk Formularbog 9. udg. (1956) s. 448–49 har jeg indføjet følgende bestemmelse:

»Af den hovedentreprenøren i henhold til vedhæftede hovedentreprisekontrakt tilkommende entreprisenum, der erlægges som angivet i hovedentreprisekontrakten, overdrager og transporterer hovedentreprenøren herved til medundertegnede underentreprenør et beløb af kr. . . ., svarende til underentreprisenummen. Transporten har sideordnet retsstilling med alle øvrige entreprenører, inclusive arkitekt, ingeniør og advokat, som har krav på at participere i byggemidlerne, uden hensyn til, om transport er udstedt, og uden hensyn til tidspunktet for eventuel anmeldelse.«

Udviklingen vil formentlig gå den vej, at både advokater og anden byggeledelse, specielt boligselskaber, vil opfatte det som en naturlig pligt ved byggeriets retlige og økonomiske organisation at sikre underentreprenørerne ved udstedelse af transporter samtidig med kontrakternes oprettelse. Men også de forskellige håndværkslaug kan her udfolde et selvstændigt initiativ, bl. a. ved at indføre i laugenes tilbudsblanketter, at det i tilfælde af, at der antages en hovedentreprenør, er en forudsætning, at der samtidig med kontrakternes oprettelse udstedes transporter til sikring af underentreprenørernes rettigheder. Spørgsmålet om underentreprenørernes sikkerhed er i 1959 blevet taget op til undersøgelse af »Sveriges Hantverks- og Småindustriorganisation«, der har rettet henvendelse til »Håndværksrådet« og tilsvarende andre organisationer.

RETSFORHOLDET MELLEM  
TRANSPORTHAVEREN OG TRANSPORT-  
GIVERENS KREDITORER,  
SPECIELT DENNES KONKURSBO

Såfremt transportgiveren går konkurs, opstår der spørgsmål om, under hvilke betingelser transporthaveren er beskyttet overfor transportgiverens kreditorer, herunder om transporthaveren kan gøre transporten gældende som *separatist* – uden om transportgiverens konkursbo. Ved behandlingen af disse spørgsmål har man i tidligere litteratur og domspraksis sondret mellem forskellige overdragelsesformer, først og fremmest mellem overdragelse til sikkerhed og overdragelse til betaling. Nødvendigheden og berettigelsen af en sådan sondring er imidlertid bortfaldet ved bestemmelserne i gældsloven nr. 146 af 13/4 1938 § 31, stk. 1, hvorefter *overdragelse såvel til eje som til pant (hvorunder hører overdragelse til sikkerhed) ikke har gyldighed mod overdragerens kreditorer, medmindre skyldneren har fået underretning om overdragelsen.*

Uanset at denne regel direkte kun vedrører gældsbreve, må den finde anvendelse ved overdragelse af andre simple fordringer, altså også på entreprenørtransporter.

Ved udformningen af gældsloven har man taget hensyn til, at bestemmelserne i kapitel 3 i almindelighed må anvendes analogt på andre simple fordringer, og der henvises i kommentaren også til de udbredte entreprenørtransporter. Dette standpunkt er fastslået af Højesteret i den s. 26 omtalte sag, murermester Niels Olsen Nielsen ctr. A/S William Boas, U. f. R. 1944 s. 1139. Højesteretsdommen anerkendte ikke en betydelig overskridelse af transportbeløbet, bl. a. fordi det ved transportens anmeldelse til notering overfor den byggelångivende bank eller bygherren ikke var gjort klart for disse, at transporten skulle have et sådant videregående indhold. Højesteretsdommen henviser udtrykkelig til gældslovens § 31, stk. 1.

Der er da heller ikke nogen grund til ved entreprenørtransporter at fravige denne regel, således at transporthaveren, uanset at der ikke er givet underretning, går forud for entreprenørens øvrige kreditorer. Ved en sådan særlig fortrinsvis retsstilling ville der ved ensidige aftaler blive skabt formentlig uberettigede nye konkursprivilegier.

*Fr. Vinding Kruse* har fremhævet faren for, at der herved skulle opstå nye grupper af privilegerede kreditorer eller lov- og retsbestemte panthavere. Denne frygt er begrundet, men i tilslutning hertil har *Fr. Vinding Kruse* udtalt: »Hvor stor faren er, ses deraf, at der allerede i tilknytning til højesteretsdommen i U. f. R. 1916 s. 1062 er udviklet – forøvrigt meget forståeligt og naturligt – en teori, der går ud på, at håndværkere og leverandører til en entreprise udgør et *interesseforbund*, en særlig gruppe, der som transporthavere med hensyn til entreprisesummen særlig må beskyttes og fremfor andre kreditorer have fortrinsret til fyldestgørelse af denne sum . . .«

Det må imidlertid fremhæves, at spørgsmålet principielt ingen forbindelse har med spørgsmålet om, hvorvidt man blandt flere transporthavere, som alle har givet underretning, skal foretrække de »*vedkommende*« fremfor de »*uvedkommende*« ved afgørelsen af transporthavernes indbyrdes retsstilling.

Det er næppe holdbart, at man til støtte for det standpunkt, at transporthaveren skulle nyde en sådan beskyttelse, selv om der ikke var givet underretning til den, der ifølge transporten er pligtig at betale, har villet henvide til »*versio in rem*«-betragtninger, eller til »*billighedsbetragtninger*« som denne, at transporten sikrer transporthaveren dækning af entreprisesummen for de til entreprisen leverede varer. Hvis man ud fra denne synsvinkel ville anerkende separatistrettigheder for enkelte kreditorer i modsætning til andre, kunne man ikke uden at være vilkårlig blive stående ved entreprenørtransporter. I langt de fleste tilfælde ville der selvsagt til grund for den i et konkursbo anmeldte fordring ligge en formueydelse på en eller anden måde eller af en eller anden karakter. Der må derfor til sikring af transporthaverens retsstilling kræves en ydre klart konstaterbar sikringsakt, *underretningen*. Hertil kommer yderligere, at den i gældslovens § 31, stk. 1, krævede underretning dels ikke volder nogen ulempe, dels alligevel er nødvendig for at forhindre, at bygherren med frigørende virkning udbetaler

det borttransporterede beløb til entreprenøren, jfr. gældsbrevslovens § 29:

»Er et simpelt gældsbevis overdraget til eje eller pant, kan skyldneren dog, når ikke andet følger af gældsbrevets særlige beskaffenhed, med frigørende virkning betale til overdrageren, med mindre han vidste, at denne ikke længere havde ret til at modtage betalingen, eller han ikke har udvist den agtpågivenhed, som forholdene krævede«.

Der er derfor næppe nogen grund til at fravige kravet om underretning som betingelse for, at transporthaveren også ved entreprenørtransport kan nyde beskyttelse overfor transportgiverens kreditorer.

Det forekommer meget ofte, at en entreprenør, f. eks. til en bank, giver transport på hele entreprisesummen til sikkerhed for arbejdspenge, som udbetales ham af banken under byggeriets gang, og at banken derefter noterer undertransporter fra entreprenøren sædvanligvis til materialeleverandører og underentreprenører med respekt af bankens krav.

Det har hidtil i retsanvendelsen været antaget, at det til beskyttelse af sådanne undertransporter var tilstrækkeligt, at notering blev foretaget af den, til hvem hovedtransporten var udstedt, og at det var uforholdent tillige at anmelde undertransporterne overfor den, som skal betale i henhold til hovedtransporten, d. v. s. bygherren.

Domspraksis har nu fastslået, at det er nødvendigt at anmelde også undertransporter direkte for bygherren som hovedtransportgiver.

Østre Landsretsdom (VIII 446/1957) har givet klart udtryk herfor:

A/S *Oscar M. Haugaard* har for Forsvarets Bygningstjeneste udført forskellige arbejder. Disse arbejder blev i lighed med selskabets andre entreprisarbejder finansieret af A/S Købmands- og Håndværkerbanken, Århus, der til sikkerhed bl. a. fik transport på entreprisesummerne. Den 8/11 1956 fik banken således transport på selskabets tilgodehavende kr. 319.290,- hos Søværnets Bygningsdistrikt, Holmen, vedrørende opførelse af Sømineværkstedets civile værksteder. Denne transport blev noteret af bygningstjenesten den 6/12 1956.

Den 1/4 1957 transporterede selskabet af det nævnte tilgodehavende et beløb af indtil 25.000 kr. til de sagsøgte, *Lemvig-Müller & Munck A/S*, i anledning af materialeleverancer til selskabet. Ifølge transporten skulle hele beløbet være betalt senest den 1/8 1957.

Denne transport blev den 2/4 1957 noteret af banken, der havde noteret flere andre undertransporter af lignende art.



På transporten blev gennem banken betalt forskellige beløb, senest 3.350 kr. den 24/10 1957, på hvilket tidspunkt der herefter endnu skyldtes 5.959,57 kr.

Den 31/10 1957 trådte selskabet i likvidation som insolvent, jfr. aktieselskabslovens § 65.

Under denne sag har A/S Oscar Haugaard i likvidation, påstået A/S Lemvigh-Müller og Munck A/S dømt til at anerkende, at transporten af 1/4 1957, stor oprindelig 25.000 kr. til rest 5.959,57 kr. er ugyldig i forhold til det likviderende selskab.

A/S Lemvigh Müller & Munck påstås derhos dømt til at tilbagebetale 3.350 kr., hvilket beløb som nævnt den 24/10 1957 er udbetalt i henhold til transporten, tilligemed renter 5% årlig, fra sagens anlæg den 11/12 1957, til betaling sker.

Til støtte for deres påstand anfører det likviderende selskab, at transporten af 1/4 1957 ikke har gyldighed overfor likvidationsboct, da den ikke er anmeldt overfor skyldneren, Forsvarets Bygningstjeneste, jfr. § 31, stk. 1, i lov nr. 146 af 13/4 1938 om gældsbreve.

Da den den 24/10 1957 stedfundne betaling af 3.350 kr. er sket i henhold til en ugyldig transport og umiddelbart forinden likvidationen, er betalingen også ugyldig.

A/S Lemvigh-Müller & Munck har til støtte for deres frifindelsespåstand anført, at banken ved at modtage transport på den fulde entreprisesum og ved at notere undertransporten er indtrådt som skyldner overfor undertransporthaverne i relation til den nævnte regel i gældsbrevsloven. Den fulgte fremgangsmåde hviler på en ikke usædvanlig bankpraksis, og ingen reale grunde kræver yderligere sikringsforanstaltninger, når banken har foretaget notering af undertransporten.

Med hensyn til betalingen af 3.350 kr. hævder de, at tilbagebetaling ikke kan kræves, selvom undertransporten måtte være ugyldig, idet enhver betaling må have en vis endelighed.

Der er mellem parterne enighed om, at gældsbrevslovens § 31, stk. 1, kommer til anvendelse på forholdet.

Da der ikke er givet skyldneren, Forsvarets Bygningstjeneste, underretning om transporten af 1/4 1957 til A/S Lemvigh-Müller & Munck, hvorved bemærkes, at A/S Købmands- og Håndværkerbanken, Århus, ikke i det foreliggende tilfælde kan betragtes som skyldner eller som repræsentant for denne, har transporten ikke gyldighed overfor A/S Oscar M. Haugaards kreditorer, og påstanden i denne henseende vil derfor være at tage til følge.

Vedrørende spørgsmålet om tilbagebetalingen af de erlagte 3.350 kr. bemærkes, at sagsøgerne ikke ses at have godtgjort kravets berettigelse, hvorfor A/S Lemvigh-Müller & Munck for så vidt vil være at frifinde.

Undertransporthaveren påstod således, at banken ved at modtage transport på den fulde entreprisesum og ved at notere undertransporten var indtrådt som skyldner overfor undertransporthaverne i relation til gældsbrevslovens § 31, stk. 1. Da der imidlertid ikke var givet skyldneren (bygherren) underretning om undertransporten, og da banken ikke kunne betragtes som skyld-

ner eller som repræsentant for denne, havde transporten ikke gyldighed overfor undertransporthaverens kreditorer.

Spørgsmålet om, til hvem underretning skal gives, belyses også i højesteretsdommen i U. f. R. 1958 s. 744.

Kolding Laane- og Discontokasse havde ydet et byggelån i henhold til en kassekreditkontrakt, hvorefter banken var berettiget til at debitere kontoen for ethvert beløb, som muremesteren, der havde optaget byggelånet, blev banken skyldig, uanset af hvilken skyldgrund, altså også for krav, der ikke vedrørte byggeriet.

Til sikkerhed fik banken håndpant i et ejerpantebrev, og det var fastsat, at pantet hæftede for alt, hvad muremesteren måtte være eller blive banken skyldig.

Advokat Abel var efter kontrakten »enebemyndiget« til at disponere over byggelånet.

A/S Sydjydsk Trælasthandel forsøgte at anmelde sin sekundære (tertiære) håndpanteret overfor banken, som imidlertid henviste til advokat Abel. Herefter foretog firmaet sig ikke videre overfor banken.

Højesteret fandt ikke, at der ved anmeldelsen overfor advokaten var stiftet nogen gyldig håndpanteret til fordel for A/S Sydjydsk Trælasthandel, og selvom dette havde været tilfældet, måtte iøvrigt den sekundære håndpanteret vige overfor bankens i kassekreditkontrakten forbeholdte ret med hensyn til fyldestgørelse også for krav, der ikke vedrørte byggeriet.

Det hedder herom i dommen:

»Til stiftelse af en gyldig sekundær håndpanteret over ejerpantebrevet til fordel for appellanterne, måtte der kræves en bindende underretning fra disse til banken, der som førstepantehaver havde pantebrevet i besiddelse. Den af appellanterne ved deres lærling foretagne henvendelse til banken, der resulterede i, at banken afviste at notere pantsætningen, hvorefter appellanterne ikke foretog sig yderligere overfor banken for at sikre sig deres ret, findes ikke at opfylde kravene til en bindende underretning.

Hvad angår den til advokat Abel skete meddelelse og den af ham foretagne notering af håndpansætningen, bemærker disse dommere, at Abel ikke havde pantebrevet i sin besiddelse, og at den ham givne fuldmagt til alene at disponere over byggelånet ikke findes i forhold til de indstævnte Nielsen og Henriksen at have skabt en sådan selvstændig rådighed over pantebrevet for Abel, at den kan ligestilles med en ihændehavelse af dette. Herefter findes der ej heller ved meddelelsen til Abel, der var Nielsens og Henriksens (d. v. s. bygherrens) fuldmægtig, at være stiftet en gyldig panteret for appellanterne, og disse dommere stemmer med denne begrundelse for at stadfæste den indankede dom, så vidt den er påanket.«

Forsåvidt angår undertransporter, f. eks. en underentreprenørs videretransport til en leverandør af den ham af hovedentreprenøren tiltransporterede del af entreprisesummen, gælder det samme. Det er således ikke tilstrækkeligt, at leverandøren giver underretning til hovedentreprenøren, han må også give underretning til bygherren.

Underretning om transporten kan den, som skal betale ifølge transporten, normalt ikke nægte at modtage. Eventuelt må sådan underretning foretages ved forkyndelse eller ved anbefalet brev for at sikre transporthaveren et klart bevis for, at underretning er sket, og for at han derved har opnået beskyttelse overfor entreprenørens kreditorer.

En af Advokatsamfundets kredsbestyrelser har antaget, at en entreprenørs konkursbo var pligtig at respektere, at både bygherren og den byggelångivende bank i afregningen til konkursboet efter entreprisens færdiggørelse fradrog salærer til de advokater, som de havde engageret til at varetage deres interesser i anledning af entreprenørens konkurs. Bygherren havde haft rimelig anledning til at søge juridisk assistance, og banken havde hjemmel hertil i kassekreditkontrakten. En sekundær transporthaver måtte ligeledes tåle, at udgifterne til advokatassistance blev fradraget. Advokatbladet 1959 s. 122.

## RETSFORHOLDET MELLEM TRANSPORTHAVEREN OG TRANSPORT- GIVEREN

*Transport til betaling eller til sikkerhed. Transportgiverens ansvar overfor transporthaveren.*

I forholdet mellem transporthaver og transportgiver er det af betydning, om transporten er udstedt til betaling (til eje) eller til sikkerhed (til pant).

Ved en *transport til betaling* transporterer transportgiveren sit tilgodehavende i anledning af entreprisen til dækning af transporthaverens fordring på betaling af som regel allerede leveret arbejde eller materialer eller den allerede udførte entreprise. I så fald bærer transporthaveren risikoen for, at fordringen indgår, dersom han ikke har fået skadesløs transport, se side 27.

En *transport til sikkerhed* er normalt udstedt på et tidspunkt, hvor transporthaveren endnu ikke gennem udførelse af arbejde eller levering af materialer har erhvervet nogen fordring mod transportgiveren, idet transporten skal tjene til sikkerhed for det arbejde eller den leverance, der er truffet aftale om. Transport til sikkerhed kan imidlertid også forekomme i tilfælde, hvor det sikrede tilgodehavende er kommet til eksistens, men endnu ikke er forfaldent.

I entreprisforhold vil formodningen være for, at udstedte transporter er til sikkerhed, ikke til betaling.

Hvad enten det drejer sig om udstedelse af en transport til betaling eller til sikkerhed, følger det af dansk rets almindelige regler, efter lov om gældsbreve nr. 146 af 13/4 1938 § 9 eller dennes analogi, at transportgiveren overfor transporthaveren indestår for, at den overdragne fordring består eller kommer til eksistens som angivet i transporten.

Det er almindelig anerkendt og fastslået i praksis, at hovedparten af gældsbrevslovens regler, som direkte kun gælder for gældsbreve, finder analogisk anvendelse på andre fordringer.

Transportudstederen må derfor erstatte transporthaveren det

tab, han måtte lide, hvis det viser sig, at fordringen ikke eksisterer, eller såfremt fordringen er mindre end angivet i transporten.

Dette ansvar må transportgiveren også ifalde i det tilfælde, hvor fordringens ikke-beståen skyldes, at transportgiverens tilgodehavende ved tidligere udstedte transporter til andre er nedbragt under det borttransporterede beløb.

Specielt med henblik på *transporter til sikkerhed* for senere ydelser må det imidlertid fremhæves, at transportgiveren, hvad enten han ifalder eller ikke ifalder dette særlige ansvar for fordringens ikke-beståen, allerede ifølge den mellem ham og transporthaveren bestående aftale, må betale for den del af leverancen, der er ydet, eller for den del af arbejdet, som er udført.

#### *Transportgiverens eventuelle strafansvar.*

Foruden det civilretlige ansvar for transportgiveren vil denne efter omstændighederne også kunne ifalde strafansvar, såfremt han trods transporten i strid med transporthaverens ret oppebærer det borttransporterede beløb eller en del deraf. Der vil i sådanne tilfælde foreligge mandatsvig efter straffelovens § 280. På tilsvarende måde vil den, som disponerer over byggemidlerne, der skal udbetales til transporthaveren, kunne ifalde strafansvar, f. eks. ved forbrug til eget formål eller ved udbetaling til byggeriet uvedkommende formål, således at transporten ikke kan fyldestgøres.

Endvidere vil udstedelse af transporter på større beløb, end transportgiveren har eller kan forvente at få til gode, efter omstændighederne kunne være strafbart som bedrageri overfor transporthaverne efter straffelovens § 279.

En arkitekt, der var generalbefuldmægtiget for en bygherre, noterede transporter til håndværkere og leverandører på byggelånet og skaffede desuagtet sig selv fuld dækning for sit eget honorar gennem byggelånet og foretog udbetalinger af byggelånet til bygherren, som anvendte disse midler til formål, som var byggeriet uvedkommende, således at transporterne ikke kunne fyldestgøres; straffet efter straffelovens § 285, jfr. § 280, U. f. R. 1936 s. 833.

#### *Overskridelse af transportbeløbet.*

Et særligt forhold mellem transporthaver og transportgiver opstår, såfremt leverancen ydes, eller der udføres arbejde, for et større beløb, end der er fastsat i transporten. Dette forhold kan

fremkomme, enten hvis entreprenøren anslår materialeleverancen på entreprisen til et mindre beløb, end der virkelig medgår, eller såfremt entreprenøren overfor leverandøren bevidst opgiver materialeleverancen til et mindre beløb, end der medgår, for på denne måde at få flere penge til rådighed som arbejdspenge eller til andet formål. Ved større leverancer af bygningsmaterialer afleverer entreprenøren ofte en specifikation til leverandøren over de materialer, der skal benyttes til entreprisen. Leverandøren kan da skønne over, hvorvidt de i specifikationen angivne kvanta er rigtige, og om hvorvidt materialerne kan leveres indenfor det i transporten fastsatte beløb.

Overskridelse af transporten kan også fremkomme derved, at entreprenørens skyld til leverandøren forhøjes som følge af, at aftalte renter påløber, efter at entreprisen er fuldført, bl. a. fordi prioriteringen trækker ud. Prioriteringsraten henstår som regel rentefrit i 3 måneder efter afleveringen og forrentes derefter med 5 %, A. B. § 22, stk. 4. I disse 3 måneder kræver leverandøren som regel renter, og ofte overskrider leverandørens rentesats den rente, entreprenøren oppebærer af prioriteringsraten ifølge entreprisekontrakten. Se side 30–32.

Spørgsmålet om overskridelser af transporten finder ofte sin praktiske løsning ved, at entreprenøren udsteder en *tillægstransport* til leverandøren. Flere leverancer af bygningsmaterialer leveres på et forholdsvis tidligt tidspunkt af byggeriet, særlig ved store murer- og tømrerentrepriser, og leverandøren vil ofte kunne konstatere en overskridelse, inden 3. byggelånsrate er udbetalt. Leverandøren er derfor henvist til eventuelt at søge tillægstransport på sidste byggelånsrate eller på prioriteringsraten. Undertiden må transporter på en byggelånsrate, når denne ikke er tilstrækkelig uden tillægstransport, uden særlig vedtagelse antages også at gælde for næste rate, jfr. U. f. R. 1938 s. 1124. Dette gælder dog ikke, såfremt også den følgende rate er borttransporteret, jfr. Østre Landsrets Tidende 1938 s. 88. Derimod giver transport på prioriteringsraten ikke transporthaveren sekundært håndpant i ejerpantebrevet, Juristens domssamling 1957 s. 293.

For leverandørerne er det af betydning, at specifikationen over de materialer, der skal anvendes, er rigtig, idet leverandøren ganske vist kan anvende det retsmiddel at stoppe leverancen, men derved vil leverandøren blot indskrænke eller helt afskære sig fra adgangen til at få den resterende del af sit tilgodehavende dækket

gennem transporten, idet entreprisen da ikke kan fuldføres af transportgiveren. Entreprisen vil derved blive standset, og leverandøren kan risikere, at entreprenøren sættes fra arbejdet.

Hovedreglen for udstedelse af transporter må vistnok siges at være den, at der ikke i transporten træffes nogen bestemmelse om *overskridelser*, men undertiden regnes der med en margin til overskridelser. Hvis transporten indeholder bestemmelse om overskridelse af leverancen, f. eks. med 10 % af det fastsatte beløb, må en sådan bestemmelse i hvert fald respekteres i forhold mellem transportgiveren og transporthaveren.

Håndværksrådet fik i 1944 forelagt følgende spørgsmål:

1. Er der nogen sædvane eller coutume for, at transporter fra murermestre og andre bygningsentreprenører til materialeleverandører, lydende på et bestemt beløb, honoreres også for overskridelsers vedkommende, uanset at transporterens ordlyd intet nævner herom, eller er det det sædvanlige, at der, når transportbeløbet er nået, kræves tillægstransport, inden leverancen fortsættes?
2. Er det i tilfælde, hvor det er meningen, at en transport også skal omfatte overskridelser, sædvanligt, at disses nærmere årsag og art angives, og at deres maximale størrelse angives (i beløb eller procenter), eller er det almindeligt at lade en transport omfatte alle overskridelser uden hensyn til disses årsag og størrelse?
3. Er der nogen sædvane eller coutume for, at transporter, der nævner overskridelser uden nogen nærmere bestemmelse af disses art eller størrelse, kun honoreres, forsåvidt angår visse arter overskridelser eller overskridelser af en vis ringere størrelse?

Håndværksrådet besvarede disse spørgsmål:

- ad. 1. Det er ikke ualmindeligt, at en mindre overskridelse af en transports beløb honoreres. Hvis overskridelsen bliver af større karakter, sikrer leverandøren sig normalt ved tillægstransporter.
- ad. 2. Det er vistnok ret tilfældigt, om der i en transport som den omhandlede angives noget nærmere om overskridelsernes årsag og art, hyppigere forekommer det, at et maksimumsbeløb anføres. Om coutume på dette område kan der næppe tales.
- ad. 3. Det følger formentlig af sig selv – selv om der måske ikke kan tales om egentlig coutume – at transporter, der som den omhandlede er givet til sikkerhed for materialeleverancer, også forudsætter, at overskridelsen vedrører materialeleverancer, og derfor ikke kan gøres gældende, om overskridelsen har sin rod i andre forhold.

At der er dækning inden for de i fordelingsplanen fastsatte beløb, må dog være en betingelse for, at bestemmelsen om overskridelser skal respekteres af de øvrige i fordelingsplanen lod-

tagne. Er dette ikke tilfældet, er de ikke pligtige at respektere overskridelsen i det omfang, hvori det går ud over deres adgang til at få dækning efter fordelingsplanen. Spørgsmålet har været forelagt domstolene.

Murermester *Niels Olsen Nielsen* havde fået overdraget murerarbejdet på »Stubmøllegaarden« og havde transporteret et beløb på 150.000 kr. af entreprisesummen til *A/S William Boas*, der var leverandør. I transporten hed det: »Eventuelle overskridelser eller mindre leveringer efter denne transport skal reguleres i prioriteringsraten«. Yderligere var det bestemt, at leverandørens tilgodehavende af prioriteringsraten skulle dækkes forlods. Med denne klausul var transporten noteret. Da murermesteren døde, havde leverandøren fået udbetalt 78.400 kr., medens hans resttilgodehavende udgjorde 118.747 kr. Overskridelsen androg 47.147 kr. eller ca. 33%. Højesteret antog, at transporten måtte forstås således, at den – i alt fald bortset fra en mindre overskridelse – var begrænset til at angå transportens oprindelige beløb, 150.000 kr., og at det heller ikke ved anmeldelsen til notering overfor ejendomsselskabet »Stubmøllegaarden« og *A/S Københavns Handelsbank* var gjort klart for disse, at transporten skulle have et videregående indhold. Højesteretsdommen henviste til gældsbrevslovens § 31, stk. 1.

Dommen bygger formentlig også i nogen grad på hensynet til de øvrige håndværkere og udtaler iøvrigt, at hvis det havde været leverandørens og murermesterens hensigt, at transporten skulle have et videre omfang, så havde dette ikke fundet tydeligt udtryk i transporten. U.f.R. 1944 s. 1139.

*Transportgiveren har udstedt veksel til transporthaveren  
i forbindelse med transporten.*

Hvis entreprenøren samtidig med, at han udsteder transport til sikkerhed for en leverance, også udsteder en *veksel* på et tilsvarende beløb som transporten, kan leverandøren straks diskontere den (*forskudsveksel*). Aftalen går som regel ud på, at sådanne vekslers skal nedbringes, efterhånden som raterne indgår. Denne fremgangsmåde, som er usædvanlig, rummer en risiko for entreprenøren, hvis leverandøren misligholder sine forpligtelser. Entreprenøren vil overfor en godtroende erhverver af vekslen – normalt en bank – miste retten til at gøre indsigelse om, at der ikke er leveret varer for vekselbeløbet, jfr. vekselovens § 17. Et tilfælde af denne art er belyst i en SØ- og Handelsretsdom.

Murerfirmaet *Jens Jensen & Søn* havde transporteret 4700 kr. af entreprisesummen til leverandørfirmaet *Hedegaard Broch*, som skulle levere materialer mod ratevis betaling, der ifølge en påtegning på transporten skulle betales til Den danske Landmandsbank, til hvem



transporten blev overdraget. Samtidig accepterede murerfirmaet en veksel for beløbet. Der blev imidlertid ikke leveret materialer af leverandøren, som senere gik konkurs, og som forinden havde omsat vekslen i banken. Murerfirmaet hævdede til støtte for sin frifindelsespåstand, at leverandøren først efterhånden som varerne blev leveret, skulle have betaling i overensstemmelse med transportens bestemmelser om ratevis betaling, og at banken ved at lade sit navn optage i transportens slutbestemmelser var indtrådt i en sådan kontraktmæssig stilling overfor murerfirmaet og leverandøren til gennemførelse af det mellem disse bestående retsforhold, at banken ikke kunne løsrive vekslen fra transporten og de forudsætninger, under hvilke vekslen kom til eksistens, ligesom murerfirmaet også med føje måtte gå ud fra, at det ikke kom til at betale for varer, der ikke var leveret. Men Sø- og Handelsretten fandt, at den omstændighed, at bankens navn var optaget i transporten som modtager af betalingen, ikke gav entreprenøren føje til at betragte banken som garant for, at leverandøren opfyldte sine forpligtelser, og som følge af, at banken ikke kunne antages ved diskonteringen at have haft kendskab til, at varelevering ikke havde fundet sted, blev det statueret, at banken efter vekselovens § 17 ikke havde mistet sin vekselret imod entreprenøren. Sø- og Handelsretten kunne ikke mod bankens benægtelse anse det for godtgjort, at banken ved diskonteringen af vekslen var vidende om, at den til grund for vekslen liggende leverance ikke havde fundet sted. Sø- og Handelsretten henviste også til, at murerfirmaet ved accepten af vekslen havde vidst dette, og at murerfirmaet, såfremt det ønskede at begrænse sin vekselforpligtelse i tilfælde af vekslens diskontering, kunne have accepteret den med forbehold, jfr. vekselovens § 26.

U. f. R. 1937 s. 547.

Entreprenøren kan undgå en sådan risiko ved at udstede en veksel hver den 1ste i måneden, der modsvarer værdien af de allerede på dette tidspunkt leverede materialer. Entreprenøren kan også forpligte sig til at udstede veksel, hver gang der er leveret materialer for et nærmere angivet beløb, jfr. U. f. R. 1931 s. 987.

#### *Skadesløs transport.*

I entreprenørtransporter forekommer ofte betegnelsen »skadesløs«. I sådanne tilfælde følger det af gældsbrevslovens § 10, at transportgiveren indestår transporthaveren for, at den, som ifølge transporten skal betale, er betalingsdygtig. Transportgiveren er således simpel kautionist. Betegnelsen »skadesløs« er i virkeligheden en overflødig tilføjelse ved transporter til sikkerhed, idet transportgiveren allerede som følge af den mellem ham og transporthaveren bestående aftale indestår for det borttransporterede beløb i det omfang, fordringen står i forbindelse med entreprisens udførelse.

U 1963. 647.

*Transporten tjener til sikkerhed »uanset hvilken skyldgrund«.*

I forholdet mellem transportgiver og transporthaver er aftalen om, at transporten tjener til sikkerhed »uanset hvilken skyldgrund«, utvivlsomt lovlige. Aftalen er som regel begrundet i transporthaverens tilgodehavende fra tidligere byggeforetagender, se f. eks. U. f. R. 1942 s. 1.

I tilfælde, hvor A. B. gælder, bliver transporten imidlertid kun virksom i det omfang, hvori den tjener til sikkerhed for ydelser til det pågældende byggeforetagende; transporter til sikkerhed for andre fordringer er bygherren ikke forpligtet, og næppe heller berettiget, til at honorere. Dette er nu fastslået i A. B. § 23:

»Entreprenøren kan, medmindre andet særligt er bestemt, kun give transport på sit tilgodehavende til sikkerhed for fordringer, der står i forbindelse med *udførelsen* af hans arbejde“.

Resultatet er anerkendt i Østre Landsrets dom i U. f. R. 1959 s. 824.

Er A. B. ikke gældende, kan bygherren ligeledes – men her kun efter omstændighederne – nægte at honorere transporter til sikkerhed for andre krav.

#### *Forlods transport.*

Et omstridt spørgsmål er forståelsen af ordet »*forlods*« transport.

Den almindelige forståelse i håndværker- og entreprenørkredse er vistnok den, at en »*forlods*« transport skal opfattes som en transport, der går forud for øvrige transporter på entreprisens summen. Det er tidligere hævdet, at det er urigtigt at antage, at en *forlodstransport* skulle give *forlodstransporthaveren* prioritet forud for andre transporthavere. Det ville komme i afgørende strid med dansk rets almindelige regler, om man tillod parterne ved indbyrdes aftaler selv at bestemme prioritetsstillingen. Sædvanligt vil betegnelsen »*forlods*« derfor kun vedrøre forholdet mellem transporthaver og transportgiver og være udtryk for en erklæring fra transportgiveren om, at han ikke har udstedt andre transporter på entreprisens summen. Men erklæringen om, at transporten er *forlods*, er uden indflydelse på spørgsmålet om retsstillingen mellem flere transporthavere indbyrdes.

En anden forståelse af udtrykket »*forlods*« går ud på, at den, som ifølge transporten er pligtig at betale, ubetinget skal være forpligtet til at betale det borttransporterede beløb til transport-

haveren. Også i så henseende er formentlig anvendelsen af dette udtryk uden retsvirkning, idet bygherren efter almindelige regler må være berettiget til, til trods for forlodstransporten, at udbetale beløbet til entreprenøren, hvis dette efter en fornuftig bedømmelse er nødvendigt for at sikre entreprisens gennemførelse. Den retsstilling, som tilkommer bygherren efter almindelige retsregler, kan ikke anfægtes ved aftale mellem en entreprenør og en leverandør.

Murermester A. V. Andersen, der opførte en villa på en parcel af Maltegården i Charlottenlund, gav A/S Faxe Kalkbrud transport på 400 kr. af prioriteringsraten, og anmodede i transporten Faxe Kalkbruds advokat, højesteretssagfører Dietrichson om *forlods* at tilbageholde de 400 kr. af prioriteringsprovenuet. Dietrichson, der var advokat for grundsælgeren, grosserer L. E. Bruun, som havde givet murmesteren tilsagn om byggelånet, gav transporten påtegning om, at den var forevist for ham. Højesteret statuerede, at der ved denne påtegning kun var tilsikret A/S Faxe Kalkbrud dækning af det overskud, der måtte fremkomme ved prioriteringen, efter at alle udgifter var afholdt til byggeriets færdiggørelse og prioriteringen, og at Faxe Kalkbrud ikke havde noget krav overfor Dietrichson, da der ikke fremkom noget overskud.

U. f. R. 1916 s. 28 og Højesteretstidende 1915 s. 457.

En transport kan imidlertid udstedes som »forlods« af en entreprenør, som har fået indrømmet en *forlodsstilling*, der er aftalt som led i fordelingsplanen, og som er tilkendegivet i samtlige entreprisekontrakter. Den herved skabte særlige retsstilling for den begunstigede entreprenør må da respekteres af de øvrige entreprenører og disses transporthavere.

En tilsvarende *forlodsstilling* kan fremkomme, hvis det under byggeriets udførelse bliver nødvendigt at antage en ny entreprenør, som ikke ønsker at deltage i nogen risiko, og som følgelig betinger sig at hans entreprisesum betales forud for de øvrige. Hvis bygherren er et håndværkerkonsortium, vil en sådan aftale normalt blive tiltrådt af samtlige konsortialdeltagere. Iøvrigt er bygherren ofte berettiget til at betale den nyantagne entreprenørs vederlag, m. a. o. at færdiggøre entreprisen for den tidligere entreprenørs regning.

Under arbejdets gang kan det også blive nødvendigt at forsyne en af en entreprenør udstedt transport med »*garanti*« for at gennemføre entreprisen. Under forudsætning af, at en sådan garanti også er i de andre entreprenørers interesse, idet den er nødvendig for at få entreprisen gennemført, må bygherren være berettiget til

at udbetale det garanterede beløb »forlods« uanset, at de øvrige transporthaveres dækningsadgang herved formindskes.

Betegnelsen »forlods« i en transport vil således normalt kun få selvstændig betydning, hvis transportgiveren i forhold til den, der skal betale ifølge transporten, har krav på forlods fyldestgørelse forud for andre med entreprisen beskæftigede; sådant krav kan imidlertid, foruden af transportgiverens aftale med den, der skal betale, også følge af sidstnævntes adgang til, når det er nødvendigt for at gennemføre entreprisen, at fyldestgøre en transportgiver fremfor andre i byggeriet deltagende.

#### *Renter af transporthaverens tilgodehavende.*

Transporten indeholder som regel ikke bestemmelser om forrentning af transporthaverens tilgodehavende. Det er et internt spørgsmål mellem transporthaveren og transportgiveren, der lige- som priser og øvrige betalingsvilkår for leverede materialer som regel ikke oplyses overfor bygherren.

Renteberegningen er et led i betalingsvilkårene, der normalt fastsættes ved en mellem transportgiveren og transporthaveren oprettet slutseddel før leverancens begyndelse. Det sker også, at oplysning om renteberegningen er påført sælgerens faktura, men såfremt dennes bestemmelser herom ikke er accepteret af køberen, er gyldigheden af rentekrav på dette grundlag dog tvivlsom.

Såfremt der ikke foreligger slutseddel eller anden bindende aftale, anvendes købelovens § 38, stk. 1, hvorefter køberen i *handelskøb*, når der er fastsat en bestemt betalingstid, og denne overskrides, har at svare rente med 6 % årlig, eller efter branchens kutyme. Ved handelskøb forstås efter købelovens § 4 køb som indgås mellem handlende i eller for deres bedrift. Som handlende anses enhver, »der gør sig til bedrift at afhænde dertil indkøbte varer, at drive . . . håndværk eller fabrik, at overtage udførelse af bygnings- eller anlægsarbejder . . .«.

Grosserer-Societetet har afgivet et responsum af 22/5 1936 i anledning af en forespørgsel om, hvorvidt det ved leverance af bygningsmaterialer til et byggeforetagende er kutyme, at der – uanset at der til sikkerhed for leverancerne er udstedt transport på de ifølge byggelånet successivt forfaldne byggelånsrenter – beregnes renter af leverancerne efter udløbet af den i branchen almindelig benyttede kredittid, 3 måneder efter udløbet af de

respektive leveringsmåneder. Grosserer-Societetet udtalte, at spørgsmålet ikke kan besvares efter kutyme, men at det må siges at være almindeligt, at der beregnes renter, når den sædvanlige kredittid 3 å 4 måneder er gået. (Grosserer-Societetets Responsa 1926–1951, I. s. 274–75).

Københavns Byrets 14. afdeling har ved dom af 25/2 1959 taget stilling til, hvorvidt der ved en »selvbyggers« køb af byggematerialer kan beregnes renter som ved handelskøb, eller om der foreligger køb af materialer til eget forbrug, og om hvorvidt betalingen skulle ske i takt med de i transporten angivne byggelånsrater:

*C. Reeh A/S* påstod metalsliber *Willy Andersen* dømt til betaling af 319 kr. 45 øre med renter 5 % p. a. fra sagens anlæg den 9/1 1959.

Det påstævnte beløb udgør renter 6% p. a. af firmaets månedsvise opgjorte tilgodehavende fra april 1955 til september 1956 i forbindelse med levering af sten og tømmer til opførelse af et beboelseshus, hvilket mellemværende efter firmaets anbringende måtte anses som handelskøb, hvorfor renten er hjemlet i købelovens § 38, stk. 1.

*Willy Andersen* påstod frifindelse samt selvstændig dom for 57 kr. 45 øre under anbringende af, at der ikke er tale om handelskøb, at krav om rente derfor ikke kan støttes på købelovens § 38, stk. 1, og at der ej heller i parternes aftale eller andet grundlag er hjemmel for beregning af renter. Da det fremgår af opgørelsen, at 57 kr. 45 øre er modtaget af firmaet som en del af de af dem beregnede renter, anså han sig berettiget til at kræve dette beløb tilbagebetalt.

Overfor hans modkrav påstod firmaet frifindelse med henvisning til reglerne om *condictio indebiti*.

*Willy Andersen* har forklaret, at han, der ikke er uddannet som bygningshåndværker, i foråret 1955 besluttede at opføre et beboelseshus som »selvbyggeri« og i den anledning fik bevilget et byggelån i De københavnske Forstæders Bank. Han traf aftale med købmand *Hugo Reeh* om levering af byggematerialer med transport på 12.500 kr. af byggelånet, at betale i 3 rater efterhånden som byggelånet forfaldt til udbetaling. Han udstedte ved færdigratens betaling en yderligere transport på 1200 kr., med hvilket beløb firmaets endelige tilgodehavende oversteg det oprindeligt anslåede. Han blev ikke ved aftalens indgåelse gjort bekendt med, at firmaet ville beregne sig renter af tilgodehavendet. Han modtog månedlige kontoudtog fra firmaet, i hvilket der ikke var beregnet renter. Han hæftede sig ikke ved en trykt klausul på opgørelserne, hvorefter der ved »betaling efter forfaldstid beregnes rente«. Da han modtog endelig opgørelse fra firmaet, indeholdt opgørelsen beregning af renter, og han gjorde straks indsigelse herimod.

Købmand *Hugo Reeh* har forklaret, at han opfattede transporterne på byggelånet som givet til sikkerhed for betaling for de aftalte leverancer. Banken betalte dog de enkelte tiltransporterede beløb direkte til firmaet. Ved leveringer af materialer til byggeri har firmaet kutymæssigt uden udtrykkelig aftale herom – som også i dette tilfælde – givet 3 måneders rentefri kredit og beregnet sig 6 % p. a. fra 3 mæne-

dersdagen. Når betaling er indgået før 3 måneder fra leveringsdatoen, er der kutymemæssigt godskrevet rente.

Byretten udtalte, at efter de foreliggende oplysninger findes der ikke i det foreliggende tilfælde at være tale om handelskøb, men derimod om køb af varer til eget forbrug, hvorfor firmaet ikke i medfør af købelovens § 38, stk. 1, kan anses berettiget til at beregne sig renter som påstået. Det må iøvrigt antages at være aftalt, at betaling skulle ske i takt med byggelånets udbetaling, hvorfor firmaet ej heller på reglen i købelovens § 38, stk. 2, eller andet grundlag har kunnet støtte krav om renter i det omhandlede mellemværende. Willy Andersen blev derfor frifundet.

Da Willy Andersen, der ikke var regnskabskyndig, må anses at have overladt den nærmere opgørelse af parternes mellemværende til firmaet, må firmaet bære risikoen for, at det ved den foretagne opgørelse har modtaget 57 kr. 45 øre for meget, hvorfor påstanden om tilbagebetaling vil være at tage til følge.

Når handelskøb ikke foreligger, er renten normalt 5 % p. a., men kreditor er ikke ved lovreglerne herom afskåret fra hos debitor at kræve det tab dækket, som han lider udover renten, når betaling ikke sker rettidig. Dette fremgår direkte af gældsbrevslovens § 62, stk. 3, 2. punktum: »Han beholder også sin ret til erstatning for tab, som renten ikke dækker«.

Det er dog ikke almindeligt, at domstolene giver højere rente end 5 % (i handelskøb 6 %), men det sker i enkelte tilfælde. Eksempelvis kan nævnes en SØ- og Handelsretsdom af 25/2 1958:

»Idet en rente på 5% under hensyntagen til det nugældende renteniveau ikke kan antages at give sagsøgeren dækning for det tab, der er lidt ved, at garantibeløbet ikke blev betalt straks efter, at sagsøgeren havde fremsat sit påkrav, findes sagsøgerens krav om en rente på 6% at have hjemmel i gældsbrevslovens § 62, stk. 3.«

Hvor transporthaveren er entreprenør eller underentreprenør, må hans rentekrav bedømmes efter reglerne i A. B. § 22, stk. 4, eller – hvis disse ikke er vedtaget – efter gældsbrevslovens § 62.

Under alle omstændigheder bør der mellem parterne træffes en klar aftale om forrentningen, og såfremt der udstedes transport, bør den også omfatte leverandørens rentekrav.

## RETSSTILLINGEN MELLEM FLERE TRANSPORTHVERE INDBYRDES

### *Dansk rets almindelige regel.*

Dansk rets almindelige regel om rangstillingen mellem flere transporthavere indbyrdes går ud på, at den transporthaver, som først har givet underretning til den, som er pligtig at betale ifølge transporten, går forud for andre transporthavere, uanset om disse transporter måtte være udstedt på et tidligere tidspunkt. Det er dog en forudsætning herfor, at den pågældende transporthaver ved underretningen hverken vidste eller burde vide, at der allerede tidligere var udstedt transporter; er han i ond tro, eller har ingen af transporthaverne givet underretning, er transportens udstedelse afgørende.

En Østre Landsretsdom fra 1932, altså forud for gældsbrevsloven af 1938, fastslog, at to transporter rangerer efter anmeldelsen. Der må gås ud fra, hedder det i dommen, at transporten, da den angik et ikke forfaldent tilgodehavende, har været givet til sikkerhed. Og da det til den endelige stiftelse af sådan sikkerhedsret – også af hensyn til godtroende trediemand – må kræves, at transporten er anmeldt for vedkommende skyldner, således at udstederen af transporten derved afskæres fra selv at disponere over fordringen, findes den ved transporten meddelte sikkerhed først at være endelig stiftet ved anmeldelsen.

Juridisk Tidsskrift 1932 s. 122, jfr. U. f. R. 1938 s. 179 og 1124.

Denne regel er fastslået i gældsbrevslovens § 31, stk. 2:

»Har fordringshaveren overdraget gældsrevet til flere forskellige, går en senere erhverver forud, når skyldneren først har fået underretning om overdragelsen til ham, og erhververen var i god tro ved underretningen.«

Det kræves, at skyldneren har fået underretning. Det er ikke tilstrækkeligt, at meddelelse om overdragelsen er afsendt på forsvarelig måde, men det kræves, at underretningen er *kommet frem* til skyldneren.

Spørgsmålet om betydningen af flere transporthaveres indbyrdes rangstilling kan opstå i mange tilfælde.

- a. Hvis transportgiveren har udstedt flere forskellige transporters på entreprisesummen, således at disse transporters samlede beløb *overstiger* entreprisesummen, er transporternes prioritetsstilling afgørende for, hvilke transporters der skal dækkes af entreprisesummen og i hvilket omfang.
- b. I de tilfælde, hvor transportgiveren har udstedt flere forskellige transporters, hvis samlede beløb *ligger indenfor* eller tilsammen udgør entreprisesummen, har transporternes indbyrdes prioritetsstilling betydning, hvis der ikke fremkommer dækning for hele entreprisesummen.

Den manglende dækning kan skyldes 1) nedsættelse af entreprisesummen på grund af besparelser eller afslag, 2) at bygherren uanset de udstedte transporters har måttet forstrække entreprenøren med kontante beløb, 3) manglende betalings-ejne hos bygherren, hvis prioriteringen svigter, således at prioriteringsraten ikke eller kun delvis kommer til udbetaling.

*Sammenstød mellem vedkommende og uvedkommende transporters.*

Det er nødvendigt at undersøge, hvorvidt der ved entreprenørtransporters er grund til at fravige dansk rets almindelige regel om transporters indbyrdes rangstilling, og om en sådan fravigelse kan gennemføres for gældende rets vedkommende, uanset bestemmelsen i gældslovens § 31, stk. 2.

Problemet opstår først og fremmest i det tilfælde, hvor transportgiveren foruden at give transport til leverandører, underentreprenører eller andre, der præsterer ydelser til byggeføretagendet, tillige udsteder transporters til kreditorer, hvis fordringer ikke står i forbindelse med udførelsen af entreprisen.

Entreprenørtransporters, der udstedes i forbindelse med udførelsen af entreprisen, betegnes som *vedkommende* transporters, alle andre transporters som *uvedkommende*.

Kravet om, at entreprenørtransporters skal have fortrinsret for uvedkommende transporters, er først fremsat i halvfemserne og udførligt begrundet af *Vilhelm Meyer* i 1927 under henvisning til, at entreprenører og leverandører ved et byggeføretagende udgør et særligt »*interesseforbund*«, der som transporthavere må beskyttes og have fortrinsret til entreprisesummerne fremfor andre



kreditorer, idet entreprenørtransporter er udstedt til sikkerhed for eller dækning af de ydelser, som har været en nødvendig forudsætning for, at entreprenørens fordring blev effektiv. Teorien er ligeledes begrundet med, at det for byggeriets kreditforhold er en tvingende nødvendighed, at entreprenørtransporterne beskyttes på en sådan måde, at vederlaget for arbejdsresultatet såvidt muligt kommer dem tilgode, der med foretagendet som kreditbasis har bidraget til dets fuldførelse.

Denne teori fremsatte *Vilhelm Meyer* med støtte i en højesteretsdom fra 1916:

Installatør *L. J. Jensen* udførte installationsarbejde på nogle ejendomme i Matthæusgade og Westend for Københavns Magistrat. Hans leverandør var *A/S Thorvald Petersens elektrotekniske Forretning*, til hvilken han udstedte 2 transporter på ialt 4500 kr. Installatør Jensen havde udstedt en række andre transporter, og da Belysningsvæsenet ikke godkendte hans arbejde, blev entreprisensummen nedsat med 3100 kr., og han mente derefter, at han var ude af stand til at dække samtlige transporthavere. Da han var begyndt at udbetale forskellige beløb af entreprisensummen til nogle af transporthaverne, blev han i tvivl om, hvorvidt han var berettiget hertil, idet han anså sig for insolvent, og han indsatte derfor et beløb på 8000 kr. på folio-konto i et bankierfirma. Ingen af transporterne var anmeldt for Magistraten, idet entreprisekontrakten indeholdt bestemmelse om, at entreprisensummen ikke kunne borttransporteres med retsvirkning for Magistraten, og at Magistraten ikke modtog forkyndelser af udstedte transporter, ligesom Magistraten uanset sådanne transporter forbeholdt sig ret til at udbetale entreprisensummen til entreprenøren. *A/S Thorvald Petersens elektrotekniske Forretning* havde anmeldt sin transport, men anmeldelsen var blevet afvist. Da installatør Jensen gik fallit, påstod *A/S Thorvald Petersens elektrotekniske Forretning* sit krav på ca. 4500 kr. anerkendt som separatistkrav, således at firmaet kunne holde sig til de 8000 kr., der var deponeret. Højesteret fandt, at firmaet — uanset om Magistraten havde betinget sig, at entreprisensummen ikke kunne borttransporteres — var berettiget til som separatist at holde sig til det nævnte beløb.

U. f. R. 1916 s. 1062 og Haandværkerraadets Aarbog 1943—44 s. 111-112.

Højesteret lagde vægt på forbindelsen mellem tilgodehavendet for entreprisen og de til entreprisen leverede varer, idet transporthaveren ved at levere de til entreprisens udførelse nødvendige varer havde bidraget til, at kravet opstod.

Den domspraksis, som foreligger, efter at teorien blev fremsat i 1927, har ganske naturligt taget skarpere stilling til spørgsmålet, men nogen domspraksis om helt »rene« tilfælde, hvor intet særligt er aftalt, foreligger, såvidt vides, ikke efter gældsbrevsloven.

Entreprenørtransportens fortrinsret frem for en uvedkommende transport er anerkendt ved en Østre Landsretsdom fra 1939:

*Bygge-Centralen*, som var hovedentreprenør for et byggeforslag, havde givet transport, dels på 1548 kr. af entreprisensummen til bygmester *A. J. Christiansen*, til sikkerhed for gæld, der var dette byggeforslag uvedkommende, dels på 580 kr. til gas- og vandmester *Axel Pedersen* for dennes tilgodehavende som underentreprenør ved byggeforslaget. Den første transport blev videretransporteret til *A/S Ebbesen & Søn* og blev noteret hos bygherren den 12/12 1935, medens den sidste transport først blev noteret den 16. s. m. Striden drejede sig om, hvilken af transporterne, der var fortrinsberettiget til fyldestgørelse af entreprisensummen.

I dommen hedder det:

»Idet *Bygge-Centralen* som sådan efter det foreliggende ikke skønnes at have frembudt nogen sikkerhed for opfyldelsen af underentreprenørernes krav på *Bygge-Centralen* som hovedentreprenør, hvori- mod der som basis for honorering af deres krav efter det foreliggende alene måtte regnes med de foretagendet sikrede byggemidler samt prioriteringen, findes det at have været en naturlig forudsætning for underentreprenørernes påtagelse af arbejdet ved byggeforslaget, at *Bygge-Centralen* ikke til deres skade borttransporterede væsentlige dele af den *Centralen* som hovedentreprenør i tilfælde af byggeforslagets færdiggørelse tilkommende entreprisensum, uden at der i forbindelse med transporten tilgik foretagendet nogenlunde til dens beløb svarende reelle værdier i form af arbejde eller andet.

Da indstævntes transport efter det oplyste findes stridende mod anførte forudsætning, og da forholdet med hensyn til denne og *Bygge-Centralens* grundlag for at kunne borttransportere dele af de et byggeforslag sikrede pengemidler burde have stået klart for *Christiansen*, samt da indstævnte efter beskaffenheden af det til *Christiansen* borttransporterede ikke på grundlag af videretransporten og noteringen findes at kunne opnå en bedre retsstilling end *Christiansen*, findes indstævntes transport, der ved byggeforslagets afvikling ville hindre appellants fyldestgørelse, at burde vige for appellants transport.«

U. f. R. 1939 s. 375.

Gas- og vandmesterens transport gik således forud for den anden transport, der var givet til sikkerhed for uvedkommende gæld, og den gik forud, uanset at den var noteret senere.

Derimod er vedkommende transporters fortrinsret overfor uvedkommende transport blevet nægtet i en Østre Landsretsdom ligeledes fra 1939:

*Blikkenslagermestrene A. & G. Hansen* påtog sig i 1936 udførelsen af centralvarme-blikkenslagerarbejdet på »Strandvejsgaarden« for en entreprisensum på 222.000 kr. *Dansk Rør- & Sanitets-Co. A/S* påtog sig leverancen af radiatorer til blikkenslagerfirmaet og fik den 3/6 1937 transport på 35.000 kr. Denne transport blev den 4/6 1937 noteret af Handelsbankens Lyngby Afdeling, der havde fået transport på hele

entreprisesummen. Ved 2. og 3. byggelånsrate blev der betalt 17.500 kr. på transporten, medens de resterende 17.500 kr. skulle betales af prioriteringsprovenuet.

Blikkenslagermestrene udstedte imidlertid allerede den 2/6 1937 en transport, der blev noteret samme dag, på 20.000 kr. til Den danske Landmandsbank A/S, Valby Afdeling, hvoraf der ved 3. byggelånsrate blev betalt 5000 kr., medens 15.000 kr. skulle betales af prioriteringsprovenuet. Denne transport var arbejdet på »Strandvejsgaarden« uvedkommende, idet blikkenslagermestrene havde udstedt den til tømmerfirmaet *Aubertin & Co. A/S*, der havde videtransporteret transporten til Landmandsbanken.

Da prioriteringen var tilendebragt, forelå der til udbetaling 31.000 kr., hvoraf der forlods skulle anvendes 17.000 kr. til dækning af to tidligere, og altså forudgående noterede transporter. Der var således kun 14.000 kr. til rest af prioriteringsraten til at dække restbeløbet 17.500 kr. på transporten til Dansk Rør- & Sanitets-Co. A/S og restbeløbet 15.000 kr. på transporten til Landmandsbanken.

Dansk Rør- & Sanitets-Co. gjorde nu gældende, at tømmerfirmaet intet havde leveret til »Strandvejsgaarden«, og at deres transport derfor måtte fyldestgøres forud for tømmerfirmaets. Til støtte for denne påstand blev det anført, at det havde været en naturlig forudsætning for leverancen, at entreprenøren ikke borttransporterede nogen del af entreprisesummen til skade for leverandørerne, uden at der tilgik byggeforetagendet tilsvarende værdier, og denne forudsætning måtte have stået tømmerfirmaet klart, da de modtog deres transport.

Østre Landsret statuerede imidlertid, at transporten til *Aubertin & Co. A/S*, der var udstedt og noteret den 2/6 1937, gik forud for transporten til Dansk Rør- & Sanitets-Co., der var udstedt den 3/6 og noteret 4/6, uanset at *Aubertin*'s transport var udstedt til sikkerhed for »uvedkommende« gæld.

Østre Landsret fandt, at den først udstedte transport, derved at der var givet underretning, var udfærdiget under nøje iagttagelse af pantsætningsreglerne, og at der iøvrigt ikke var oplyst forhold, som med føje kunne begrunde en tilsidesættelse af den retsstilling, der var erhvervet efter tidspunktet for noteringen (underretningen). Dissensen var enig med flertallet i, at noteringens tidspunkt principalt er afgørende for, hvilken transport der bør gå forud for den anden, men hermed hørte enigheden op, og sagen var efter dissensens opfattelse ikke afgjort hermed. Transporten af 2/6 1937 var givet til sikkerhed for en leverance, der var det pågældende byggeforetagende uvedkommende, »og det burde stå enhver sådan transporthaver klart, at hvis der ikke forefindes tilstrækkelige midler til fyldestgørelse af de transporthavere, hvis leverancer er ydet til selve byggeforetagendet, og ved hvis hjælp det standsede byggeri er blevet fuldført, kan hans transport ikke komme i betragtning til skade for disse transporthavere i strid med, hvad der må anses for en relevant forudsætning for det hele arrangement«.

U. f. R. 1939 s. 954.

Teorien om entreprenørtransporternes fortrinsret fremfor uvedkommende transporter er blevet imødegået af *Fr. Vinding Kruse*, *C. Torkild-Hansen*, *Carl Rasting* og *Knud Illum*, der navnlig har

fremhævet, at teoriens anerkendelse medfører nye konkursprivilegier eller nye retsbestemte panterettigheder.

Herimod kan der med rette indvendes, at der ikke kan tales om konkursprivilegier, sålænge man fastholder som ufravigelig betingelse for, at transporthaveren skal være beskyttet overfor transportgiverens konkursbo, at der skal være sket underretning til den, som skal betale ifølge transporten, jfr. ovenfor s. 16 ff. Spørgsmålet er alene, hvilken af flere transporthavere, som alle har givet underretning, der skal gå forud for de andre.

Der er ligeledes henvist til, at det er vanskeligt at afgøre, hvad der kan henregnes under uvedkommende transporter. Man har spurgt: Hvorfor skal netop håndværkere og leverandører være særligt privilegerede her? Den bank eller den person, som finansierer entreprisen, er da mindst lige så vigtig. »Ud fra almindelige samfundshensyn skulle der heller ikke være grund til at foretrække de vedkommende transporter for de uvedkommende transporter, idet den kredit, der anvendes til andre formål, kan være lige så fornuftig, gavnlig og produktiv som den kredit, der anvendes til byggeforetagendets fremme«.

Normalt vil man imidlertid ikke komme ind på retsteknisk vanskelige grænser. Det vil i almindelighed ikke være vanskeligt at afgøre, om en transport er udstedt til sikkerhed for krav, der opstår ved arbejde eller leverancer til den pågældende entreprise. *Det afgørende må være, om byggeriet har dannet kreditbasis for den fordring, som transporten er udstedt til sikkerhed for.*

Entreprenørtransporternes funktion må bedømmes ud fra rationelle reale grunde, idet de traditionelle retsvidenskabelige synspunkter ikke slår til. Dette retsområde er så kompliceret, at entreprenørtransporterne ikke i alle henseender er i stand til at indordne sig under dansk rets almindelige regler om transport af fordringer.

Der må lægges afgørende vægt på, om byggeforetagendet har været *kreditbasis*, og på *samhørigheden* mellem de forskellige entreprenører og transporthavere, hvis præstationer – arbejde, leverancer, finansiering – udgør et *produktionssamvirke*, et *interessefællesskab*. I disse tilfælde er det umuligt at tilvejebringe det af produktionssamvirket tilsigtede resultat, den færdige bygning eller entreprise, medmindre byggeforetagendet eller entreprisen i vidtstrakt grad tjener som *kreditbasis*. Denne nødvendige kreditbasis kan kun opnås og udnyttes, såfremt alle produktions-

deltagernes interesser i denne kreditbasis varetages og beskyttes som en enhed med opnåelsen af det tilsigtede resultat for øje.

Det praktiske retsliv kræver i de tilfælde, hvor byggeriet tjener som kreditbasis, og dette er de langt overvejende tilfælde, at entreprisesummerne og entreprenørtransporterne beskyttes på en sådan måde, at entreprisesummerne udbetales til entreprenørerne og til disses vedkommende transporthavere, som i fællesskab skal producere byggeriet. Dette er en nødvendighedens lov. I modsat fald risikerer man, at byggeriet går i stå, fordi uvedkommende transport forhindrer en entreprenør i at optage en kredit (»arbejdspenge«) eller få leverancer, som er nødvendige til færdiggørelsen. Dette ville medføre, at entreprenøren sættes fra entreprisen, og den uvedkommende transporthaver vil alligevel ingen dækning opnå for sin transport. Den ville alene virke som chikane, ikke alene for udstederen af transporten, men også for de øvrige deltagere i produktionssamvirket. Reale grunde – byggeriets gennemførelse – er afgørende for, at uvedkommende transport på entreprisesummer ikke kan behandles efter dansk rets almindelige regler om transport af fordringer.

Det antages, at transport kun anerkendes som bindende for bygherren, for så vidt forholdet har udviklet sig således, at bygherren uden risiko eller ulempe for sig kan tilbageholde det borttransporterede beløb, men lige så vægtige grunde taler for de vedkommende transporters fortrinsret.

Reglen om, at vedkommende transporthavere skal fyldestgøres forud for uvedkommende transporthavere, uanset senere underretning, må ud fra byggeriets særlige karakter af en produktionssamvirke betragtes som velbegrundet. Dette synspunkt er accepteret i A. B. § 23:

»Entreprenøren kan, medmindre andet særligt er bestemt, kun give transport på sit tilgodehavende til sikkerhed for fordringer, der står i forbindelse med udførelsen af hans arbejde«.

A. B. § 23 tilsigter at udelukke *uvedkommende* transport fra byggeriet. Hver enkelt entreprenør – og det samme må utvivlsomt gælde underentreprenører, leverandører og andre, der af entreprenøren har fået transport på entreprisesummen – kan, efter reglen i § 23, kun give transport til sikkerhed for fordringer der står i forbindelse med udførelsen af entreprisen, det vil sige til underentreprenører, leverandører, banker m. v., som yder ar-

bejde, materialer, arbejdspenge og lignende til det pågældende byggeri. Al anden transport, herunder såvel transport til eje som transport til sikkerhed, er derimod udelukket, når entreprisekontrakten er afsluttet på grundlag af A. B.

Transporter til sikkerhed for ydelser til andre byggeforetagender end det *pågældende* er ligeledes *uvedkommende* transporter og må behandles som sådanne, jfr. højesteretsdom i U. f. R. 1954 s. 38.

Det er tidligere fremhævet, at entreprenører og håndværksmestre undertiden antager nyt arbejde for derigennem at skabe kreditbasis for færdiggørelse af allerede igangværende, men denne fremgangsmåde sætter A. B. § 23 en stopper for, i alle parter interesse.

Det er også – i ikke helt ringe omfang – forekommet, at leverandører eller banker får transporter på beløb, som skal dække leverandørernes eller bankernes tilgodehavender for tidligere entrepriser, eller andre tilgodehavender, ligesom det er forekommet, at især banker har fået transporter, der omfatter andet og mere end den kapital, der stilles til rådighed for det pågældende byggeri. Alle sådanne transporter må nu i det omfang, hvori de går videre end nødvendigt for at sikre dækning af ydelser til det pågældende byggeri, behandles som *uvedkommende* transporter og altså om fornødent tilsidesættes.

Allerede inden vedtagelsen af denne bestemmelse antoges det i dansk ret, at *bygherren* var berettiget til at nægte at honorere *uvedkommende* transporter, hvis betaling af sådanne transporter ville udsætte byggeriets gennemførelse for fare. I forhold til denne retstilstand medfører A. B. § 23 i hvert fald den udvidelse, at *bygherren* kan nægte at notere og honorere *uvedkommende* transporter, selv i tilfælde af, at betaling af transporten synes at kunne ske uden risiko. Formentlig må man kunne gå det skridt videre at antage, at *bygherren end ikke er berettiget* til at honorere sådanne *uvedkommende* transporter; gør han det alligevel, må følgen være den, at han derved pådrager sig ansvar overfor de andre deltagere eller interesserede i entreprisen, der som følge deraf lider tab ved ikke at få deres krav dækkede. Den finansielle leder, en advokat eller anden byggeledelse, må være stillet på samme måde.

*Entreprenøren* – eller eventuelt andre – der giver transport til dækning af *uvedkommende* krav, vil kunne ifalde ansvar ikke

alene overfor transporthaveren, hvis denne er i god tro, efter grundsætningen i gældslovens § 9, men også overfor bygherren og andre deltagere i entreprisen, hvis sådan transport medfører tab for disse.

Om også *transporthaveren* kan ifalde ansvar ved at tage transport til dækning af uvedkommende krav, er vel tvivlsomt. Honoreres transporten, og er transporthaveren i ond tro, vil transporthaveren dog formentlig kunne ifalde ansvar overfor de andre deltagere i entreprisen, der som følge heraf måtte lide tab.

For bygherre, advokat eller anden byggeledelse betyder A. B. § 23 yderligere den lettelse, at notering af *urvedkommende* transporter nu blankt må kunne nægtes. Formentlig må bygherren, advokaten og anden byggeledelse være berettiget til i tvivlstilfælde som betingelse for at notere en transport at forlange forevist dokumentation for, at transporten er udstedt med det formål at tjene til sikkerhed for ydelser til det pågældende byggeforsørgende.

Endelig medfører A. B. § 23 den vigtige ændring i forhold til tidligere ret, at *urvedkommende* transporter – uanset om de er anmeldt og måske endog noterede – kan tilsidesættes til fordel for selv senere, men vedkommende transporter, uanset om disse måtte være anmeldt efter de *urvedkommende*. Dette er også antaget i Østre Landsretsdom i U. f. R. 1959 s. 824. Efter tidligere ret måtte denne konflikt principielt løses i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler, det vil sige gældslovens § 31, stk. 2, altså til fordel for den først anmeldte transport, uanset om denne var *urvedkommende*.

Dog har Højesteret vedrørende en delvis *urvedkommende* transport fra tiden før A. B. af 1951 statueret, at der i transportanmeldelsen må medtages oplysning om eventuel anvendelse af transporten til dækning af tilgodehavender, der ikke vedrører entreprisen. Er dette ikke oplyst for bygherren, er den *urvedkommende* del af transportbeløbet pligtig at respektere senere anmeldte vedkommende transporter, U. f. R. s. 38. Denne regel må fortsat gælde for alt byggeri, hvor A. B. ikke finder anvendelse.

A. B. § 23 gør ikke selv nogen begrænsning i sit område. Når entreprisen er fuldført, afleveret og godkendt, er der imidlertid ikke længere nogen risiko for bygherren eller de øvrige produktionsdeltagere, og enhver, der har krav på den resterende del af

entreprisesummen, må derfor fra dette tidspunkt under hensyn til reglens formål og baggrund frit kunne give transport på endnu ikke udbetalte rater af entreprisesummen. Det må erkendes, at der i A. B. § 23 burde være den indskrænkende tilføjelse: »så længe entreprisen ikke er fuldført«.

A. B. § 23 må imidlertid også underkastes en rimelig begrænsning i relation til banken, som yder »arbejdspenge« eller kredit imod transport til en entreprenør, idet bestemmelsen ellers ville vanskeliggøre entreprenørens optagelse af bankkreditter.

Såfremt en bank yder *arbejdspenge* imod transport, har banken ingen mulighed for at kontrollere, at arbejdspengene kun anvendes til det pågældende byggeforetagende. Det må ovenikøbet anses for sædvanligt, at entreprenøren anvender en del af arbejdspengene til administration og eget underhold; disse udgifter kan dog antageligt henføres under ordene i A. B. § 23 »fordringer, der står i forbindelse med udførelsen af hans arbejde«.

Hvis banken iøvrigt yder kredit mod transport, men entreprenøren anvender pengene til uvedkommende formål, kan banken ikke gøres ansvarlig, medmindre banken er i ond tro.

Muligvis vil A. B. § 23 medføre, at en bank, som finansierer en entreprenør, i fremtiden vil bogføre hans arbejdspenge eller kredit på hvert byggeforetagende for sig. Det vil formentlig også være i bankens egen interesse. Hvis et byggeri igangsættes blokvis eller ved rækkehus- og parcelbyggeri i forskellige afsnit, vil sådanne byggerier efter omstændighederne kunne betragtes som en helhed.

Den sædvaneret, som A. B. § 23 må opfattes som udtryk for, er iøvrigt tidligere gennemført enten ved lov eller gjort til udtrykkelig betingelse i tilfælde, hvor staten eller kommunerne yder lån til byggeriet eller garanti for lån.

Efter lov nr. 33 af 26/2 1933, jfr. lovbekg. nr. 104 af 3/4 1957 om grundforbedring, kan lånesummerne kun udbetales til dækning af de med grundforbedringen forbundne udgifter. Lånet er tillige undtaget fra andre kreditorers retsforfølgning.

Reglen blev også gennemført af Landbrugsministeriet ved administrationen af de tidligere love nr. 563 af 31/10 1940 og nr. 57 af 28/2 1942 om istandsættelse m. v. af bygninger på landet, idet Landbrugsministeriet ved notering af transporter på lånene betingede sig, at transporter kun anerkendtes, såfremt de var givet til sikkerhed for tilgodehavender i forbindelse med det arbejde, hvortil de pågældende beløb var tilsagt.



Københavns kommune har tidligere ved tilsagn om støtte til byggeri gjort dette betinget af, at lånet ikke benyttes til uvedkommende formål.

Det må anses for fastslået, at de vedkommende transporthaveres fortrinsstilling efter gældende dansk ret kan opnås ved *udtrykkelig aftale* herom mellem transportgiveren og den, der skal betale ifølge transporten. En sådan aftale vil kunne påberåbes også overfor transporthavere, hvem den ikke er bekendt. Dette følger for gældende rets vedkommende allerede af gældsbrevslovens § 27: »Overdrages et simpelt gældsbrev til eje eller pant, får erhververen ikke bedre ret end overdrageren, med mindre andet følger af særlige retsregler.«

Det er iøvrigt i dansk teori almindeligt antaget, at det ved en fordrings stiftelse kan bestemmes ved aftale, at denne ikke skal kunne overdrages. En sådan aftale vil, som det følger af gældsbrevslovens § 27, kunne gøres gældende selv overfor en godtroende omsætningserhverver. Det følger heraf, at det ligeledes ved aftale på bindende måde må kunne bestemmes, at fordringen kun må overdrages til vedkommende transporthavere.

Dette er godkendt i domspraksis. En Østre Landsretsdom i U. f. R. 1959 s. 824 fastslår om A. B. § 23:

»Derved, at »Almindelige Betingelser for Arbejder og Leverancer« af 1951 er gjort gældende for entrepriseforholdet, er det blevet et led i denne, at hovedentreprenøren kun kunne give transport på sit tilgodehavende til sikkerhed for fordringer, der stod i forbindelse med udførelsen af hans arbejde. Da det ikke er oplyst, at bygherrens repræsentant ved notering af sagsøgerens transport har været bekendt med, at denne skulle give sikkerhed for byggeriet uvedkommende gældsforpligtelser, kan der ikke ved noteringen antages at være sket nogen ændring af denne aftale. Herefter findes det at måtte følge af princippet i gældsbrevslovens § 27, at sagsøgeren ikke kan påberåbe sig den i strid med aftalen foretagne transport til skade for de øvrige transporthavere, der har påtaget sig deres entrepriser i tillid til, at der i det tilgodehavende, i hvilket de fik sikkerhed, ikke kunne gives sikkerhed ved transport for byggeriet uvedkommende gæld, og da disse transporthavere ikke kan opnå fuld dækning for deres krav i henhold til deres transporter, vil sagsøgeren kun kunne gøre sin sikkerhedsret ifølge transporten gældende for det beløb, 4777 kr. 02 øre, der vedrører byggeriet.«

Det var under sagen gjort gældende, at det efter 1951 er blevet et fast led i entreprisekontrakter at de »Almindelige Betingelser« gøres gældende, og at forbudet mod transport til sikkerhed for byggeriet uvedkommende gæld derved bliver et led i kontrakten, ikke som hidtil blot en forudsætning for bygherren, og derfor nu bindende også for bygherren. Da hovedentreprenøren ikke gyldigt kunne give transport til sikkerhed for uvedkommende gæld, følger det af analogien af

gældsbrevslovens § 27, at hans transporthavere ikke gennem en sådan transport kan opnå nogen sikkerhed for sådan gæld til skade for de andre transporthavere. At transporten er noteret uden forbehold, er uden betydning, da det ikke kunne ses på forhånd, at den ville omfatte uvedkommende gæld. Entreprenørerne har påtaget sig arbejdet ved byggeriet i tillid til, at deres betaling var sikret derved, at transport ifølge hovedentreprenørens kontrakt kun gyldigt kunne gives til sikkerhed for krav opstået gennem byggeriet.

Selv om udtrykkelig aftale herom ikke foreligger, vil måske en lignende fortrinsstilling for de vedkommende transporthavere kunne anerkendes ud fra den synsvinkel, at transport til uvedkommende transporthavere vil komme i afgørende strid med såvel byggelångiverens som bygherrens naturlige forudsætninger.

Det stemmer forøvrigt godt med dansk rets almindelige principper at lade parternes naturlige og klare forudsætninger få samme retsvirkning som en udtrykkelig aftale.

Hertil kommer, at det i det hele taget er et spørgsmål, om uvedkommende transporthavere kan siges at være »i god tro«, jfr. gældsbrevslovens § 31, stk. 2. Den, der modtager transport på et byggelån eller en entreprisesum, vil i almindelighed være klar over, at byggelångiveren eller bygherren har forudsat, at byggebidderne kun anvendes til fremme af byggeriet og ikke til uvedkommende formål, jfr. U. f. R. 1939 s. 375, ovenfor s. 36, samt dissensen i U. f. R. 1939 s. 954 ovenfor s. 37. *Kristian Sindballe* anser det for »noget tvivlsomt«, hvorvidt også indskrænkning i overførligheden udover, hvad der gælder ifølge *naturalia negotii*, kan vedtages af parterne, idet »trediemand ikke har samme adgang som aftalens parter til kundskab om en vedtagelse desangående . . .« Denne betænkelighed kan imidlertid ikke fremføres her. Vanskelighed opstår alene, hvor transporten for transporthaveren, f. eks. en bank, fremtræder som vedkommende, men faktisk ikke er det, idet transportgiveren, entreprenøren, anvender de udbetalte beløb til uvedkommende formål. *v. Eyben* er betænkelig ved at opstille princippet om vedkommende transporters fortrin som almindelig retsregel i strid med gældsbrevslovens § 31, netop fordi forholdet altid kan ordnes ved aftale. Dette slår dog ikke til. *R. Kæstel* har derimod i »Fagskrift for Bankvæsen« fremhævet, at det ikke er usandsynligt, at nogle af de i A. B. indeholdte bestemmelser vil smitte af på foretagender, der ikke direkte omfattes af A. B., og at princippet, at uvedkommende fordringer må vige for vedkommende, sikkert kan finde almindelig anerkendelse.

### *Ligerangsprincippet.*

#### *Indledning.*

Selvom det anerkendes, at vedkommende transporter går forud for uvedkommende, står problemet om rangstillingen mellem flere (noterede) vedkommende transporter indbyrdes tilbage. Dette problem er forsåvidt endnu vigtigere, da konstellationen flere vedkommende transporthavere naturligvis forekommer langt hyppigere end konstellationen vedkommende transporthavere ctr. en eller flere uvedkommende transporthavere.

Det har allerede længe været gjort gældende, at dansk rets almindelige regel »først i tid, først i ret« måtte fraviges til fordel for en ordning, der i højere grad tog hensyn til de bag entreprenørtransporterne liggende reale hensyn. Som en sådan regel har man ment at kunne opstille *ligerangsprincippet*, der også betegnes som *ligerangsnormen* eller *ligefordelingsnormen*. Hvis det borttransporterede tilgodehavende ikke er tilstrækkeligt til dækning af samtlige transporthavere, lader man efter ligerangsprincippet alle noterede transporthavere undergå en *forholdsmæssig reduktion* i stedet for efter dansk rets almindelige regel at lade den eller de transporthavere gå forud, som først har anmeldt deres transport.

*Ligerangsprincippet*s anerkendelse betyder, at samtlige transporthavere, der overhovedet har krav på at komme i betragtning, i tilfælde, hvor de ikke alle kan få 100 % dækning af deres fordring for arbejde eller leverancer til byggeføretagendet, nedsættes forholdsmæssigt, således at de alle får samme procentvise dækning.

Eksempel: To entreprenørers entreprisesummer udgør henholdsvis kr. 200.000 og kr. 100.000. De har fået udbetalt henholdsvis kr. 150.000 og kr. 80.000, således at deres resttilgodehavende udgør henholdsvis kr. 50.000 og kr. 20.000, ialt kr. 70.000. Hvis disse 70.000 kr. forefindes, opstår der intet problem, idet i så fald begge får 100% dækning; findes der derimod f. eks. kun 49.000 kr., opstår spørgsmålet om, hvad det medfører, at kravene nedsættes *forholdsmæssig*. Dette betyder, at den ene entreprenør får 36.000 kr., d. v. s. ialt 186.000 eller 93% dækning, mens den anden entreprenør får 13.000, d. v. s. ialt 93.000, altså ligeledes 93% dækning.

I den udenlandske lovgivning om entreprenørbeskyttelse har man flere steder ud fra reale betragtninger lovfæstet *ligerangsprincippet* mellem entreprenørerne, dog med forskellige modifikationer.

*Teoriens stilling.*

Herhjemme har ligerangsprincippet været berørt i tidligere diskussioner om entreprenørernes retsstilling.

*Axel Bang* fremhævede i 1896, at det ville være naturligt og samfundsnyttigt at finde en ordning, der gav en efter omstændighederne naturlig betryggelse for, at enhver entreprenør fik, hvad der tilkom ham, og når alle ikke kunne få hele deres tilgodehavende, da at enhver fik den samme forholdsmæssige del.

*Henrik Vedel* fremsatte i 1897 det første egentlige forslag om ligerangsprincippet, hvorefter håndværkernes og leverandørernes krav skulle være ligestillede uden hensyn til kravenes stiftelsestid. *Henrik Vedel* ville etablere »*et tvunget fællesskab om risikoen mellem alle byggedeltagerne*«, således at de, hvis foretagendet mislykkedes, burde bære hver en kvotapart af tabet.

Under diskussionen på det 10. nordiske juristmøde i København i 1902, foreslog den norske byretsassessor *Hambro* på grundlag af de erfaringer, man havde gjort efter byggekrisen i 1899–1900 i Norge, at byggemidlerne fordeltes »*proratarisk*«.

Håndværkerstanden har i 1926 i næringslovkommissionen betænkning udtalt ønsket om at »*stå solidarisk*«, indtil byggeriet er fuldstændig afviklet.

Ligerangsprincippet blev udførligt begrundet i 1927 af *Vilhelm Meyer*, der hævder, at det er en retfærdig og rimelig løsning at lade *transporthaverne være ligestillede uden hensyn til tidspunktet for deres retserhvervelse*. *Vilhelm Meyer* begrundet ligerangsprincippet med, at entreprenørerne udgør et *interesseforbund*, og at entreprenørtransporten kræver særlige retshensyn:

»Tilværelsen skal ikke være baseret på kapløb, således at entreprenøren kan blive ruineret, fordi hans kontrakt og transport er udfærdiget en dag efter hans arbejdskollega, tømrerens kontrakt.

Gjaldt på dette område sætningen »*først i tid, først i ret*«, betød det i det lange løb blot, at nogle få naive ville blive taget grundigt ved næsen, og at alle folk ville sikre sig ved mere eller mindre indviklede kontraktaftaler.

Og hvad var så vundet? En retsgrundsætning, der kun ville virke som en dosmerfælde, har ikke krav på nogen respekt«.

*Vilhelm Meyer* fremhæver, at det drejer sig om en fortolkning af entreprenørtransportens væsen og virkemåde, og at det er afgørende, at byggefagenes kreditforhold kræver, at entreprenør-

transporterne beskyttes således, at entreprisesummerne udbetales til entreprenører og leverandører, der med byggeføretaget som *kreditbasis* har tilvejebragt dette.

*Fr. Vinding Kruse* har imødegået ligerangsprincippet under henvisning til, at man også for entrepriserettens vedkommende bør fastholde vor formuerets sædvanlige grundsætning: først i tid, først i ret.

Ud fra forholdets natur sympatiserer *Carl Rasting* med ligerangsprincippet, men påpeger dog, at princippet er vanskeligt at opretholde overfor gældslovens § 31, stk. 2, der lægger vægten på tidspunktet for transporternes anmeldelse (denuntiation).

Sikkerhed for opretholdelsen af ligerangsprincippet kan ikke opnås uden lovændring, mener *Knud Illum*, der tilføjer, at dette kræver en meget omhyggelig overvejelse, idet det må erindres, at selvom ligerangsprincippet er af største betydning for de interesserede parter, kan en for stiv overholdelse komme til at vælte byggeriet.

*Jan Kobbernagel* vil ved en eventuel fremtidig lovgivning indføre ligerangsprincippet som deklatorisk regel.

*W. E. von Eyben* finder, at reale grunde taler stærkt for at anvende ligerangsprincippet mellem flere vedkommende transporthavere, men henviser til at fastlægge det ved aftale.

#### *Domspraksis.*

Domspraksis har gentagne gange anerkendt *ligerangsprincippet* – uden at der har foreligget forudgående vedtagelse om, at dette skulle gælde. Ligerangsprincippet blev første gang anerkendt ved en Østre Landsretsdom i 1930:

Murermester *F. S. Hansen* påtog sig i 1927 at opføre en villa for hovmester *Lützen* for en hovedentreprisesum af 14.483 kr. Hovedentreprenøren overdrog tømrerarbejdet til tømrermester *Aksel Larsen*, og denne fik den 24/9 1927 transport på et beløb af 3200 kr., hvilket beløb *Aksel Larsen* vidertransporterede til *A/S Baltisk Trælasthandel*. Transporten anmeldtes den 1/10 for bygherren og dennes sagfører.

Den 29/9 gav hovedentreprenøren tømrermester *Aksel Larsen* en transport på 6000 kr., der skulle betales i samme rater, som hovedentreprenøren skulle have hovedentreprisen udbetalt, og i transporten blev anført, at der forlods var givet transport på 3200 kr. Transporten blev anmeldt den 7/10.

Den 28/10 fik tømmerhandler *Fog* transport på 2000 kr. på tilsvarende måde, og transporten blev anmeldt den 2/11.

I restentreprisesummen var der imidlertid ikke tilstrækkelig dæk-

ning til de forskellige borttransporterede beløb, idet der var visse mangler ved nybygningen, som hovedentreprenøren var ansvarlig for. Der var enighed om, at de tre transporthavere havde følgende resttilgodehavender hos hovedentreprenøren: A/S Baltisk Trælasthandel 1280 kr., tømmermester Larsen 1200 kr. og tømmerhandler Fog 840 kr. Der var enighed mellem transporthaverne om, at de transporter, som var udstedt vedrørende opførelsen af villaen, ikke havde oversteget entreprisensummen for hovedentreprenøren, men transporthaverne kunne ikke opnå enighed om, hvorledes det restbeløb, som var tilstede af hovedentreprisensummen, 1875,20 kr. skulle fordeles imellem dem.

Der opstod således spørgsmål om, hvorvidt de tre transporthavere, for hvem restentreprisensummen var stillet til disposition, skulle have sideordnet ret til dette beløb, eller om deres indbyrdes forhold til dette skulle bestemmes efter de for pantsætning af fordringer sædvanligt gældende retsregler. Østre Landsret fastslog, at det var transporterens hovedformål i det foreliggende tilfælde at hindre hovedentreprenøren i at disponere over entreprisensummen til fordel for hans øvrige kreditorer, som stod uden for byggeforetagendet, og at det fra transportgiverens side kun havde været tilsigtet at overføre en andel i hovedentreprenørens fordring, som ville tilkomme ham ved hovedentreprisens gennemførelse. *De almindelige regler for prioritetsrækkefølgen ved successiv pantsætning til flere fandtes derfor ikke at kunne komme til anvendelse i dette tilfælde, hvor der var foretaget en successiv pantsætning af forskellige dele af en fordring, som først blev en realitet, da de forskellige transporthavere ved fælles arbejde havde tilvejebragt den bygning, der betingede transportgiverens krav på bygherren.*

U. f. R. 1930 s. 170 og Juridisk Tidsskrift 1929 s. 492.

Ligerangsprincippet blev ligeledes anerkendt i en Østre Landsretsdom fra 1932. Der var spørgsmål om udbetaling af et surrogat for prioriteringsraten til delvis fyldestgørelse af entreprenørkrav, som på grund af byggeforetagendets insolvente tilstand ikke kunne dækkes. Østre Landsret statuerede, at da der var foretaget successiv pantsætning af forskellige dele af kravet, der først nu havde fået sit reelle indhold bestemt, kunne der ikke lægges afgørende vægt på, hvilke rater transporterne angik, eller hvilken tidsprioritet de havde, og der manglede ihvertfald ethvert nærmere holdepunkt for at antage, at dette havde været tilsigtet med transporterens udstedelse.

Dommen, som også har interesse for andre områder, gengives i sin helhed:

Under disse sager, der ifølge rettens bestemmelse er behandlede og nu påkendes under ect, har sagsøgerne, firmaet C. Stürup & Co.'s Eftf. A/S, firmaet Hellerup Trælasthandel ved H. C. S. Rasborg, malermester Herman Petersen og gas- og vandmester V. Sæmer, påstået de sagsøgte, overretssagfører K. Dalgas Langballe og arkitekt Mortensen Gjæraa, til-

pligtet in solidum at betale henholdsvis til Stürup & Co. 8632 kr. 50 øre, til Hellerup Trælasthandel 5981 kr. 70 øre, til Herman Petersen 3265 kr. 45 øre og til V. Sæmer 4623 kr. 60 øre. Beløbene påstås tilkendt renter 5% årlig fra den 15. juli 1932.

De sagsøgte påstår frifindelse.

Sagsøgernes tilgodehavende hidrører fra forskellige entreprisekontrakter, som i begyndelsen af 1931 blev afsluttet angående opførelse af en større nybygning, som bygmester P. L. Simonsen lod opføre på den ham tilhørende ejendom på hjørnet af Værmlandsgade og Prags Boulevard, Stürup & Co.'s og Hellerup Trælasthandels krav hviler på transporter fra tømrermester H. C. Andersen, Rungsted, der havde tømrer- og snedkerarbejdet i entreprise; Herman Petersen havde malerarbejdet og Sæmer blikkenslagerarbejdet m. v. i entreprise. De forskellige entreprisekontrakter blev på bygherrens vegne afsluttet af de sagsøgte, overretssagfører K. Dalgas Langballe og arkitekt Mortensen Gjæraa, idet Simonsen havde givet dem uigenkaldelig fuldmagt til på hans vegne at foretage enhver disposition og underskrive ethvert dokument til gennemførelse af byggeforetagendet og den derefter følgende prioritering. Vederlaget for entreprisernes udførelse skulle ifølge kontrakterne betales i forskellige rater i overensstemmelse med en af overretssagfører Dalgas Langballe affattet fordelingsplan. Ved den sidste rate, der forfaldt, når prioriteringen tilendebragtes, skulle således betales af tømrerentreprisen 32% og af de andre ommeldte entrepriser (snedker-, maler- og blikkenslagerarbejde) 22%, idet de sidste 10% af disse og forskellige andre entrepriser skulle henstå på panteobligation i 10 år. Efter at bl. a. de sagsøgerne vedrørende entreprisekontrakter var afsluttede, måtte de sagsøgte, for at få Murersvendenes Aktieselskab til at overtage murerarbejdet, den 17. februar 1931 give dette selskab forlods transport på provenuet af 3die prioriteten, der på forhånd var blevet sikret, og herved fik selskabet fuld sikkerhed for sit tilgodehavende.

Ifølge sagsøgernes anbringende undlod de sagsøgte med hensyn til den herved skete ændring i fordelingsplanen at indhente samtykke fra de her nævnte 3 entreprenører, idet disse på forespørgsel om betaling kun fik til svar af overretssagfører Dalgas Langballe, at betalingen ville gå i orden, når 3die prioriteten kom til udbetaling. Formentlig tillagde de sagsøgte ikke forholdet større betydning, idet de gik ud fra, at finansieringen af byggeforetagendet var i orden og let kunne afvikles. Arbejdet stødte imidlertid på forskellige vanskeligheder, bl. a. på grund af bygherrens egne forhold, og navnlig bevirkede valuta- og obligationskursfaldet i september 1931, at prioriteringen ikke kunne give det forudsatte provenu. Der udkom ved prioriteringen kun dækning til byggelånet og til Murersvendenes Aktieselskab, men intet til de øvrige håndværkeres resterende rater, og bygherren, Simonsen, er ganske insolvent.

Murersvendenes A/S fik i kraft af den forlods transport af 3die prioritetens provenu udbetalt 58.300 kr., og der var mellem parterne enighed om, at udstedelsen af denne transport har bevirket, at sagsøgerne — og øvrige entreprenørkrav — derved for 30% af deres resttilgodehavende har mistet dækning, som de ellers havde fået gennem 3die prioritetens provenu. Disse 30% af resttilgodehavenderne — eller vedrørende tømrermester Andersen 30% af de af ham henholdsvis til

Stürup & Co. og Hellerup Trælasthandel borttransporterede beløb — er de af sagsøgerne under nærværende sager indtalte beløb.

Til støtte for deres frifindelsespåstand har de sagsøgte anført, at såvel tømrermester Andersen som Herman Petersen og Sæmer var klare over, at der var givet Murersvendenes A/S den nævnte forlods transport. Mod sagsøgernes benægtelse er rigtigheden heraf imidlertid ikke bevist. De under sagen foreliggende oplysninger stemmer derimod med de forklaringer, som Andersen, Petersen og Sæmer har afgivet under domsforhandlingen, og hvorunder de alle har fremhævet, at der ikke på nogen måde er givet dem underretning om transporten førend i foråret 1932, da byggearbejdet var færdigt, og at de ville have protesteret mod transporten, hvis de havde kendt den.

For så vidt de sagsøgte vedrørende forholdet til tømrermester Andersen, der havde byggeforetagendets næststørste entrepriser, har hævdet, at underretning om den forlods transport er bleven givet til overretssagfører William Lund, der dengang repræsenterede Andersen, er herom alene følgende oplyst:

Overretssagfører Fritz Ortmann, som varetog Murersvendenes A/S's interesser, og som satte igennem, at selskabet fik den forlods transport, har som vidne forklaret, at han, selv efter at selskabet havde fået denne transport, havde betænkeligheder ved, at det indlod sig på entreprisen. Han telefonerede derfor den 17. februar 1931 til overretssagfører William Lund og meddelte, at selskabet forlangte særlig sikkerhed, idet han håbede, at overretssagfører William Lund så ville lade kontrakterne gå i stykker. Overretssagfører William Lund svarede imidlertid kun, at han var tilfreds nok med Andersens kontrakt.

Overretssagfører William Lund har som vidne forklaret, at han, nogle dage efter at Andersens kontrakt var bleven underskrevet, blev ringet op af overretssagfører Ortmann, der sagde ham, at Murersvendenes A/S ville forlange særskilt sikkerhed, og spurgte, hvad han ville gøre på Andersens vegne. Han svarede, at han ikke kunne se, at der var noget at gøre, da Andersen havde sin kontrakt. Han kunne nemlig ikke tænke sig, at den omtalte sikkerhed havde noget at gøre med den aftalte fordelingsplan eller med forholdet mellem håndværkerne indbyrdes, og meddelte derfor heller ikke noget om samtalen til Andersen.

Overretssagfører Dalgas Langballe har forklaret, at han nogle dage efter 17. februar 1931 telefonerede til overretssagfører William Lund og sagde, at »det var angående det her med Murersvendenes A/S«, hvorpå overretssagfører William Lund straks svarede, at han allerede havde talt med overretssagfører Ortmann, og »sagen var i orden«. Derpå telefonerede overretssagfører Dalgas Langballe til overretssagfører Ortmann og meddelte ham, at han havde talt med overretssagfører William Lund, der havde sagt, at Ortmann havde talt med ham. Da Ortmann bekræftede dette, sluttede samtalen med en udtalelse fra Dalgas Langballe om, at sagen så vel var i orden, hvortil Ortmann svarede: »Ja«.

Overretssagførerne Ortmann og William Lund har udtalt, at de ingen erindring har om nogen sådan samtale med overretssagfører Dalgas Langballe, og overretssagfører William Lund har bestemt fastholdt, at overretssagfører Dalgas Langballe ikke har talt med ham om den forlods transport til Murersvendenes A/S.



Efter det således foreliggende må der gives sagsøgerne medhold i, at de sagsøgte udstedelse af denne forlods transport har været stridende mod de ved entreprisekontrakterne og fordelingsplanen givne tilsagn, og da begge de sagsøgte ved deres underskrifter på entreprisekontrakterne må anses at have garanteret for overholdelse af disse tilsagn, vil de — uanset, at de mellem sig delte arbejdet således, at overretssagfører Dalgas Langballe havde den juridiske del af arbejdet og arkitekt Mortensen Gjæraa den mere arkitektmæssige ledelse af arbejdet — ikke kunne undgå begge at være ansvarlige for betaling af de nu krævede beløb.

Med hensyn til de krav, som angår tømrermester Andersens priser — tømrer- og snedkerarbejdet — har de sagsøgte yderligere anført, at det ved en af voldgiftsmænd med tiltrædelse af opmand den 4. juli 1932 afsagt kendelse er fastslået, at Andersen, fordi hans arbejder skulle have været færdige den 1. oktober 1931, men først blev færdige den 4. december s. å., er pligtig at yde bygherren, Simonsen, en erstatning for denne forsinkelse og den heraf følgende forsinkelse af det samlede byggearbejde, ansat til 80 % af leje- og andre pengeskab, eller ialt ikke mindre end 8000 kr. De sagsøgte hævder, at dette beløb, 8000 kr., bør fragå i de Andersen vedrørende krav, og at der også bør fragå erstatning for mangler ved Andersens arbejder, hvorom voldgiftssag vil blive rejst.

Sagsøgerne Stürup & Co. og Hellerup Trælasthandel har med tiltrædelse af Andersen protesteret herimod. De anser den afsagte voldgiftskendelse for uforbindende, da man i strid med entreprisekontraktens bestemmelse om voldgiften har ladet en ikke-jurist tiltræde som opmand. Endvidere mener de, at de Andersen afkrævede erstatninger, selvom de var behørigt fastslåede, ikke nu af de sagsøgte kan bringes i modregning, allerede fordi Andersens resttilgodehavende er mere end tilstrækkeligt til dækning heraf.

Heroverfor har de sagsøgte anført, at såvel Andersen som hans sagfører deltog i voldgiftens behandling af sagen uden at fremsætte indsigelse mod valget af opmanden og derfor må være bundne ved dette valg. De sagsøgte mener derhos ikke at skulle vente med modregning, indtil dette kun kan ske i den dårligst sikrede del af Andersens tilgodehavende.

Retten må imidlertid efter de foreliggende oplysninger gå ud fra, at der er så stor en forskel på den del af Andersens tilgodehavende, som nu indtales, og hans øvrige resttilgodehavende, at Andersen, da 3die prioritetslånet i april 1932 blev berigtiget, af bygherren og de sagsøgte ville have kunnet kræve betaling af de her indbetalte beløb og kunnet henvise pågældende erstatningskrav — som dengang slet ikke var fastslået — til modregning i hans øvrige resttilgodehavende. Allerede som følge heraf findes de sagsøgte ikke overfor de ifølge Andersens entreprise nu indtalte krav at kunne gøre sådan modregning gældende.

Under de af sagsøgerne, firmaet C. Stürup & Co.s Eftf. A/S, og firmaet Hellerup Trælasthandel ved H. C. S. Rasborg, anlagte sager har grosserer Carl F. Petersen og snedkermester Chr. Huldberg intervereret, idet begge har transporter fra tømrermester Andersen på dennes tilgodehavende af 3die snedkerrate, der skulle udbetales, da huset var færdigt og byggeattest udstedt. Disse transporter er udstedte: til

Carl F. Petersen: den 10. juni 1931, anmeldt den 11. samme måned, for 2955 kr.,

og den 3. december s. å., anmeldt den 4. s. m., for 341 kr. 15 øre,

og til Chr. Huldberg: den 22. oktober 1931, anmeldt s. d., for 2370 kr.

De Stürup & Co. og Hellerup Trælasthandel vedrørende transporter angår med hensyn til de rejste krav *dels* tømrmester Andersens resttilgodehavende for tømrentreprisen, hvor der vedrørende 5te tømrrerate (prioriteringsraten) er udstedt transporter til Stürup & Co. for 5000 kr., hvortil kommer et beløb vedrørende ekstraarbejder ca. 6400 kr. og til Hellerup Trælasthandel for 26.200 kr., *dels* Andersens resttilgodehavende for snedkerentreprisen, hvor der endnu foreligger vedrørende 4de snedkerrate (prioriteringsraten) transporter udstedt: til Stürup & Co.: den 23. september 1931, anmeldt 9. oktober s. å. for 12000 kr., hvortil formentlig skal lægges et beløb for ekstraarbejder på ca. 2300 kr., og til Hellerup Trælasthandel: den 30. oktober 1931, anmeldt 31. s. m. for 3739 kr. 10 øre.

Intervenienternes påstande går ud på, at de, da deres transporter angår 3die snedkerrate, dækkes forlods, forinden Stürup & Co. eller eventuelt også forinden Hellerup Trælasthandel erholder nogen udbetaling af de beløb, der angår snedkerraten. De beløb, som de i henhold til deres transporter herefter overfor de nævnte to sagsøgende firmaer gør påstand om at erholde betalt af, hvad de sagsøgte her in solidum måtte dømmes til at betale, andrager for grosserer Carl F. Petersens vedkommende 3296 kr. 15 øre og for snedkermester Chr. Huldbergs vedkommende 2370 kr. Af beløbene påstås derhos tilkendt renter 5% årlig fra den 15. april 1932.

Sagsøgerne Stürup & Co. og Hellerup Trælasthandel protesterer mod de af intervenienterne nedlagte påstande, idet det hævdes, at intervenienterne kun kunne have krav på, at det ved prioriteringen udkommende overskud blev udloddet forholdsmæssigt til samtlige ufyldte krav.

Intervenienterne mener ikke at skulle nøjes med et sådant krav — nemlig på 30% af deres tilgodehavender —, men reserverer sig iøvrigt eventuelt krav herpå overfor de sagsøgte. Deres principale påstand går som anført ud på, at rangfølgen mellem de forskellige transporter bestemmes efter de rater, som disse angår. Subsidiært har grosserer Carl F. Petersen påstået, at tidspunkterne for transporterens udstedelse og anmeldelse må være afgørende, i hvilket fald der først må ydes dækning til grosserer Carl F. Petersens transport for 2955 kr. og derefter til Stürup & Co.'s transport for 12.000 kr.

Således som sagen er oplyst, mener retten at burde fastslå, at der i foreliggende tilfælde, hvor der er spørgsmål om udbetaling af et surrogat for prioriteringsraten (4de snedkerrate) til delvis fyldestgørelse af et entreprenørkrav, som på grund af byggeforetagendets komplet insolvente tilstand ikke kan dækkes, og hvor der er foretaget succesiv pantsætning af forskellige dele af kravet, der først nu har fået sit reelle indhold bestemt, ikke kan lægges afgørende vægt på, hvilke rater transporterne angår, eller hvilken tidsprioritet de har. Der mangler i hvert fald ethvert nærmere holdepunkt for at antage, at dette har været tilsigtet med transporterens udstedelse. Som følge heraf må der gives de to sagsøgende firmaer medhold i, at intervenienterne på grundlag af deres transporter nu kun kunne kræve en forholdsmæssig del af provenuet af tømrmester Andersens resttilgodehavende hos de sag-

søgte, og de nævnte to sagsøgende firmaer vil derfor være at frifinde for intervenienternes tiltale.

Der vil herefter for alle sagsøgernes vedkommende være at give dom efter de af dem nedlagte påstande.

I sagsomkostninger vil de sagsøgte in solidum have at godtgøre sagsøgerne, firmaet C. Stürup & Co.s Eff. A/S, 400 kr., firmaet Hellestrup Trælasthandel ved H. C. S. Rasborg, 400 kr., malermester Herman Petersen, 250 kr. og gas- og vandmester V. Sæmer, 300 kr.

For intervenienternes vedkommende vil sagsomkostningerne være at ophæve.

Ligerangsprincippet blev ligeledes anerkendt i 1937:

En række transporthavere blev anset for *ligestillede* med hensyn til fordeling af et beløb på 10.600 kr., uanset at Håndværkerbanken, som havde transport fra murermesteren, havde anmeldt denne for advokaten, til hvem prioriteringsprovenuet var udbetalt. Andre transporter var anmeldt for et byggeselskab, som forestod byggearbejdet og ordnede prioriteringen. Østre Landsret statuerede, at landsretssagfører André Jensen, der var bygherrens befuldmægtigede, og til hvem byggeånsobligationen var udstedt, ikke i forhold til bygherren havde haft en sådan selvstændig stilling, at der ved Håndværkerbankens anmeldelse af en transport, som var tiltransporteret banken, var skabt en for banken sikret ret til forlodsdekning i forhold til de andre kreditorer. Ej heller fandtes *Forstædernes Byggeselskab*, som forestod byggearbejdet og ordnede prioriteringen, at have haft en sådan i forhold til bygherren selvstændig stilling, at der ved anmeldelse af transporter for byggeselskabet var tilvejebragt en for transporthaverne sikret fortrinsret til dækning af prioritetsprovenuet. Den sikkerhed, som murermesteren som transportgiver til banken havde udstyret sin transport med, var ikke et tilstrækkeligt værn mod andre transporthavere og mod bygherren.

U.f.R. 1937 s. 177, jfr. Haandværksraadets Aarvog 1943-44 s. 101. Dommen i U.f.R. 1931 s. 1135, jfr. *Axel H. Pedersen*, Byggeriets retlige og økonomiske organisation, 1. udg. (1946), s. 287, kan der formentlig ses bort fra i denne forbindelse, allerede fordi ligerangssynspunktet ikke var gjort gældende under proceduren .

Dommene af 1930 og 1932 lægger vægt på, at fordringerne (transporterne) først bliver en realitet, får deres indhold bestemt, når de forskellige transporthavere har tilvejebragt bygningen ved fælles arbejde, der betinger transportgiverens krav på bygherren. Dommene ser derfor bort fra prioritetsrækkefølgen ved successiv pantsætning.

De rammer yderligere et centralt punkt ved at lægge vægt på, hvad der er tilsigtet ved transporternes udstedelse. Herved gives der også mulighed for, at en transport kan få en forlods stilling fremfor alle øvrige krav, såfremt dette på forhånd er godkendt af samtlige entreprenører. Det er formentlig denne tankegang, der ligger i dommen fra 1937, jfr. U. f. R. 1940 s. 40, hvor den sikker-

hed, transporten var udstyret med, ikke var et tilstrækkeligt værn imod andre transporthavere.

*Carl Rasting* mener, at retspraksis på dette område, hvor velmenende den end har været, har savnet den faste støtte fra lovgivningsmagten, som gældsbrevslovens § 31 har gjort særlig påkrævet. I denne forbindelse fremhæver *Carl Rasting*, at man ved gældsbrevslovens § 31 også har tænkt på entreprenørtransporter.

I en utrykt dom af Københavns amts søndre birk af 4/9 1956 i sagen *Olaf H. Smith A/S* ctr. blikkenslager *C. Jensen* m. fl. (3697/1956) er ligerangsprincippet forkastet i mangel af særlig aftale under henvisning til gældsbrevslovens § 31.

Ligerangsprincippet blev også – i mangel af aftale – forkastet i den første landsretsdom efter gældsbrevsloven. Det hedder i dommen:

»Der findes ikke at foreligge grundlag for at antage, at det har været aftalt eller forudsat som følge af det indbyrdes forhold mellem transporthaverne, at de uden hensyn til den rækkefølge, i hvilken de er anmeldt, skal fyldestgøres ligeligt i forhold til deres transporters eller tilgodehavenders beløb. Herefter findes der ikke grundlag for at fravige princippet i gældsbrevslovens § 31, stk. 2, hvorefter anmeldelsernes tidspunkt er afgørende for, i hvilken rækkefølge transporthavernes krav skal fyldestgøres.«

U.f.R. 1959 s. 824.

Den domspraksis, som foreligger efter gældsbrevsloven, forkaster ligerangsprincippet, når det ikke er aftalt eller er et led i kontrakterne.

Transportkravenes indbyrdes afhængighed vil dog formentlig gøre det forsvarligt at fravige gældsbrevsloven til fordel for ligerangsprincippet i de tilfælde, hvor samtlige krav er anmeldt.

#### *Aftale om ligerangsprincippet er den praktiske løsning.*

Under diskussionen med *Vilhelm Meyer* har *Fr. Vinding Kruse* forlængst udtalt, at han »anser det for ønskeligt, at bygningshåndværkere og leverandører vedtager en fordelingsplan og i forbindelse hermed ligestillethed af transporterne uden hensyn til disses udstedelses- og anmeldelsestid, thi grundsætningen om prioritetsvirkningen kan jo altid på dette område såvel som på tinglysningsområdet brydes ved særlig aftale mellem kolliderende interessenter«. Også *von Eyben* henviser til at træffe aftale om ligerangsprincippet.

I det velorganiserede byggeri må det vistnok anses for kutyme, at der træffes aftale om ligerangsprincippet, specielt hvor bygherren er et håndværkerkonsortium. Aftalen indgås sædvanligt mellem bygherren og entreprenørerne, og som regel indeholdes aftalen i entreprisekontrakterne og i finansieringsdeklarationen. Aftalen går i almindelighed ud på, *at alle entreprenører, incl. arkitekt, ingeniør, advokat eller anden byggeledelse, der har krav på at participere i byggemidlerne, har indbyrdes sideordnet retsstilling uden hensyn til, om transporter er udstedt, og uden hensyn til tidspunktet for disses udstedelse eller anmeldelse.*

Derimod indgås aftalen om ligerangsprincippet som regel ikke med leverandører, der normalt intet krav har på bygherren, men direkte på entreprenørerne.

Der er mellem samtlige forfattere enighed om, at en sådan aftale mellem bygherren og entreprenørerne – eller mellem entreprenørerne indbyrdes – må respekteres, d. v. s. ligerangsprincippet gælder for alle. Dette gælder også transporthaverne, der har fået udstedt transporter fra entreprenørerne, hvad enten leverandørerne er bekendt med aftalen om ligerangsprincippet eller ikke, idet de som transporthavere ikke kan opnå større ret end transportgiverne, jfr. gældsbrevslovens § 27. Den, som noterer transporter, bør gøre opmærksom på aftalen om ligerangsprincippet ved en henvisning til entreprisekontrakten og finansieringsdeklarationen. Ligerangsprincippet kan derimod ikke alene på dette grundlag gøres gældende, hvis der kun er taget forbehold herom i noteringspåtegningen, uden at der foreligger en egentlig aftale.

*R. Kæstel* anser det ikke for usandsynligt, at ligerangsprincippet i forholdet mellem entreprenørerne indbyrdes efterhånden vil blive betragtet som et »naturale negotii«.

*Der foreligger ingen gyldig aftale om ligerangsprincippet.*

Adskillige forfattere har givet udtryk for, at ligerangsprincippet ikke kan bringes til anvendelse, såfremt der ikke foreligger aftale herom mellem entreprenørerne indbyrdes.

Domstolene vil heller ikke gennemføre ligerangsprincippet uden særlig aftale. Gældsbrevslovens § 31, stk. 2, kommer til anvendelse på entreprenørtransporter ifølge højesteretsdommen i U. f. R. 1944 s. 1139 og Østre Landsretsdommen i U. f. R. 1959 s. 827.

Om anvendelse af ligerangsprincippet kan der blive tale både overfor bygherren og overfor entreprenøren, men i begge tilfælde må det erindres, at der ved transportgiverens økonomiske sammenbrud kun bliver anvendelse derfor mellem transporthavere, der alle har givet underretning; dets betydning er da, at tidspunktet for underretningen er ligegyldigt for den indbyrdes fordeling.

a) Retsforfølgning mod bygherren eller bygherrens konkurs.

Der kan opstilles følgende eksempel:

3. rate ved et byggeforetagende udgør 100.000 kr. Der er 4 transporthavere hver på 25.000 kr. Imidlertid har kun 2 af transporthaverne gjort anmeldelse overfor den byggelångivende bank. Såfremt bygherren går konkurs, medfører analogien af gældslovens § 31, at kun halvdelen, 50.000 kr. ( $2 \times 25.000$ ) vil komme til udbetaling til entreprenørerne (transporthaverne), idet der kun er foretaget anmeldelse for dette beløb. De resterende 50.000 kr. vil indgå i bygherrens konkursbo. Yderligere medfører gældslovens § 31, at kun de 2 transporthavere, som har anmeldt deres transport, vil være berettiget til at få andel i det udbetalte beløb.

Hvis raten af en eller anden grund kun kommer til udbetaling med 40.000 kr., vil gældslovens § 31 yderligere medføre, at de to anmeldte transportere ikke vil blive stillet lige, men at den først anmeldte transporthaver vil få 25.000 kr., medens nr. 2 må nøjes med 15.000 kr.

Denne retstilstand er ikke tilfredsstillende, når det drejer sig om transport på byggemidler. Her bør i det sidstnævnte tilfælde de to anmeldte transportere stilles lige, medens de ikke anmeldte helt må udgå.

b) Retsforfølgning mod en entreprenør eller entreprenørens konkurs.

Også her kan opstilles et eksempel:

Hvis entreprenøren af f. eks. prioriteringsraten på 100.000 kr. udsteder ialt 4 transportere på hver 25.000 kr., og kun to af disse noteres af bygherren, og entreprenøren derefter inden ratens udbetaling går konkurs, vil kun 50.000 af de 100.000 kr. kunne forlanges holdt udenfor boet som følge af bestemmelsen i gældslovens § 31, stk. 1.

En gennemførelse af ligerangsprincippet, uden hensyn til om transport er udstedt og noteret, ville her betyde, at hver af de 4 transporthavere skulle have 12.500 kr.

Dette kan imidlertid ikke gennemføres; også her må beløbet alene tilfalde de *anmeldte* transporthavere, men efter sagens natur til lige deling (hvis en reduktion er nødvendig).

## RETSFORHOLDET MELLE TRANSPORTHAVEREN OG DEN, SOM ER PLIGTIG AT BETALE IFØLGE TRANSPORTEN

*Transporthaverens ret overfor den, som skal betale  
ifølge transporten.*

Det typiske eksempel på, hvilken ret transporthaveren erhverver overfor den, som skal betale ifølge transporten, er retsforholdet mellem en entreprenør og bygherren. Et lignende retsforhold foreligger mellem den, som har fået transport på byggelånet, og den byggelångivende bank.

Den almindelige i praksis fastslåede retsregel går ud på, at entreprenørtransporten anses for bindende for den, som er pligtig at betale ifølge transporten, og overfor hvem den er anmeldt, for så vidt entreprisforholdet har udviklet sig således, at den, som skal betale ifølge transporten, kan udbetale beløbet til transporthaveren uden derved at udsætte sig for nogen risiko eller ulempe.

Nogle håndværkere, der havde fået en udvidelse og en ombygning på *Ringsted Andelssvineslagteri* i entreprise, transporterede 10.000 kr. af entreprisensummen og senere vederlaget for ekstraarbejdet, ca. 4000 kr., til to leverandører, som anmeldte transporterne for slagteriet. Højesteret antog efter omstændighederne, at slagteriet ikke havde handlet i strid med de to leverandørers ret ved, at slagteriet inden 1/7 1908, den dag, da byggeforetagendet i det væsentlige var fuldført, successivt havde udbetalt så meget af entreprisensummen og vederlaget for ekstraarbejderne til entreprenørerne selv og til andre af disses leverandører, at der den 1/7 kun resterede ca. 2450 kr. af entreprisensummen m. m.

Derimod statueredes det, at da slagteriet ialt fald fra den 1/7 1908 uden nogen risiko eller ulempe for sig selv til fordel for de to leverandører kunne have tilbageholdt de ca. 2450 kr., som da endnu ikke var kommet til udbetaling, måtte slagteriet tilsvare de to leverandører dette beløb, skønt slagteriet senere havde udbetalt ca. 1870 kr. heraf til entreprenørerne selv og til andre af disses leverandører.

U.f.R. 1913 s. 223 og Haandværksraadets Aarbog 1943-44 s. 110.

Transporthaveren har en naturlig interesse i, at hans transport beskyttes, også derved at transportgiveren ikke får udbetalt større beløb end forudsat til skade for transporthaveren. Den beskyttelse, som transporthaveren har krav på, må begrænses af, at transporthaverens interesser ikke kommer i strid med andre berettigede interesser.

Den nævnte regel om transporthaverens ret må derfor underkastes visse begrænsninger, dels *almindelige* begrænsninger, der gælder overalt, hvor retten ifølge en gensidig bebyrdende kontrakt gøres til genstand for transport, og dels visse begrænsninger, som er *specielle* for entreprenørtransporter.

#### *Almindelige begrænsninger i transporthaverens ret.*

a) Transportgiveren vedbliver, uanset at han har borttransporteret sit tilgodhavende, at være forpligtet overfor den, som skal betale ifølge transporten. Eksempel: hovedentreprenøren, som borttransporterer en del af hovedentreprisens summen til en underentreprenør, vedbliver at hæfte for opfyldelsen af sin hovedentreprisekontrakt. Hovedentreprenøren kan med andre ord overføre sin ret, men ikke sin pligt ifølge kontrakten.

b) Transporthaveren får ved at modtage transporten ikke større ret end transportgiveren, således at transporthaverens ret til at få transporten betalt er afhængig af, at transportgiveren opfylder sine forpligtelser ifølge kontrakten med den, der skal betale ifølge transporten. Eksempel: en leverandør, som af entreprenøren har fået transport på en del af enterprisesummen til sikkerhed for de materialer, som han leverer til byggeforetagendet, kan overfor bygherren ikke forlange denne transport betalt, såfremt entreprenøren ikke opfylder sin kontrakt med bygherren.

Denne grundsætning er fastslået i gældsbrevslovens § 27: *Overdrages et simpelt gældsbrev til eje eller pant, får erhververen ikke bedre ret end overdrageren, med mindre andet følger af særlige retsregler.*«

Der eksisterer ingen advokatmæssig kutyme, hvorefter bygherrens advokat, inden han i tilfælde af hovedentreprenørens misligholdelse lader arbejdet færdiggøre for dennes regning, bør optage forhandling med underentreprenørerne, der har transport på de rater, som herved falder bort, men han bør underrette dem herom.



*Specielle begrænsninger i transporthaverens ret.*

Foruden disse almindelige begrænsninger i transporthaverens ret gælder der specielle begrænsninger, som er typiske for entreprenørtransporter.

a) Uanset at en transport, som bygherren har noteret, eller hvorom han har fået underretning, normalt er bindende for ham, således at han ikke med frigørende virkning kan udbetale det borttransporterede beløb til andre end transporthaveren, kan bygherren dog, uden at der kan gøres ansvar gældende imod ham, udbetale til transportgiveren, hvis bygherren har grund til at frygte, at entreprisen ellers ikke vil blive gennemført.

Murermester *Chr. V. Rasmussen* havde fået udførelsen af underbygningen til *viadukten ved Finsensvej* i entreprise og gav en isenkræmmer transport på 2000 kr. af enterprisesummen. Transporten blev 2/3 1909 anmeldt for De danske Statsbaner, som gav den påtegning om, at anmeldelsen var modtaget. Efter at murermesteren derpå i tiden til 21/9 1909 havde modtaget ca. 2800 kr. af enterprisesummen, af hvilken der derefter resterede noget over 30.000 kr., lod Statsbanerne efter anmodning af murermesteren, som var syg, arbejdet fuldføre for hans regning, og der blev da kun 12 kr. til rest af enterprisesummen. Højesteret statuerede, at Statsbanerne ikke havde pådraget sig noget ansvar overfor isenkræmmeren ved at udbetale de 2800 kr. Efter det oplyste havde Statsbanerne haft grund til at frygte, at entreprisen ikke ville kunne gennemføres, hvis murermesteren ikke fik de 2800 kr. udbetalt, og dengang beløbet blev udbetalt, resterede der endnu så meget af enterprisesummen, at der derigennem kunne blive tilstrækkeligt til dækning af isenkræmmerens krav. Det kunne ikke tillægges nogen betydning, at Statsbanerne uden forbehold havde givet transporten påtegning om, at anmeldelsen var modtaget.

U.f.R. 1913 s. 90.

Den, som er pligtig at betale ifølge transporten, er således berettiget til at disponere over enterprisesummen eller dele deraf i strid med de anmeldte transporter, *hvis dette efter en forsvarlig bedømmelse er nødvendigt til entreprisens gennemførelse.*

*Carl Rasting* udtrykker det således, at bygherren har krav på, at entreprisen gennemføres for den aftalte enterprisesum, og at der ikke er gennemført nogen begrænsning i de beføjelser, som bygherren har til dette formål. Det er samme princip, som ligger til grund for A. B. § 10, stk. 6: »Bygherren har ret til for entreprenørens regning at udbetale bevisligt tilgodhavende arbejds-løn, hvis det er nødvendigt for at forhindre arbejdets standsning«. Men når reglen er indsat i A. B., skyldes det hensynet til arbejdets

fremme for at forhindre arbejdsnedlæggelse med deraf følgende *blokade* af arbejdspladsen og krav om *spadserepenge*.

Domspraksis viser, at bygherren kan udbetale til transportgiveren, til trediemand, indgå på kaution, garanti, give transport til trediemand etc., og at han er berettiget til at fradrage alle nødvendige udgifter, som er opstået herved, i entreprisesummen.

»*Bygherrens nødvendige fradragsret*« har måske klarest fundet sit udtryk i en højesteretsdom fra 1921:

En underentreprenør, tømrermester *L. P. Jensen*, havde af hovedentreprenøren fået transport på en del af entreprisesummen, og anmeldt denne for bygherren. Underentreprenøren kunne ikke forlange, at bygherren skulle betale et beløb, som bygherren havde betalt i henhold til en kaution, han havde indgået overfor et firma, som havde leveret hovedentreprenøren byggematerialer til entreprisen, uanset at underentreprenøren ikke var gjort bekendt med kautionen. Højesteret lagde vægt på, at bygherren havde krav på at være sikret imod at komme til at betale noget beløb udover den samlede byggesum, og at den mulige risiko for hovedentreprenørens betalingssevne måtte falde ikke på bygherren, men på underentreprenøren, der af de to alene var kreditor hos hovedentreprenøren.

U.f.R. 1921 s. 649.

b) Endvidere gælder der den specielle begrænsning, at *bygherren og transportgiveren (entreprenøren) uden hensyn til transporten ved aftale kan ændre det indbyrdes retsforhold*. Bygherren kan således træffe aftale med entreprenøren om, at entreprisen udføres i et mindre omfang med en deraf følgende nedsættelse af entreprisesummen. Dette medfører, at transporten må tåle en tilsvarende nedsættelse. Bygherren eller hans advokat bør underrette noterede transporthavere om væsentlige reduktioner.

#### *Transporthaverens videregående ret under særlige forhold.*

Under særlige forhold vil transporthaveren dog kunne opnå en videregående ret overfor den, der skal betale ifølge transporten, end ovenfor nævnt. Spørgsmålet om, i hvilket omfang dette kan ske, behandles nedenfor under »Anmeldelse og notering«.

## VI. ANMELDELSE OG NOTERING

### *Stilles der formkrav til anmeldelse og notering af en transport?*

Underretning om transporten til den, der skal betale ifølge transporten, er i meget vidt omfang nødvendig for at sikre transporthaverens ret. Ved entreprenørtransporter betegnes denne underretning i almindelighed som *anmeldelse (denunciation)*.

*W. E. von Eyben* har antaget, at der ikke findes nogen formforskrift for anmeldelse af håndpant og transport, men fremhæver på den anden side dog, at der ved anmeldelse af transport højst kunne være tale om, at man ville stille forholdsvis strenge krav af bevismæssige grunde. *v. Eyben* mener, at der bør stilles strengere krav ved anmeldelse af håndpant under henvisning til højesteretsdommen i U.f.R. 1958 s. 744, der kræver bindende underretning, medens *v. Eyben* vil slække kravet ved anmeldelse af transport, hvor han ikke anser bindende underretning for nødvendig, idet gældslovens § 31 ikke skulle kræve bindende underretning. Denne antagelse kan efter nyere domspraksis ikke opretholdes.

Spørgsmålet har allerede været berørt i højesteretsdom i U. f. R. 1954 s. 38, hvor sagsøgte »Arbejderbo« gjorde gældende, at selv om der ikke kræves nogen bindende anmeldelse af en transport eller er foreskrevet en bestemt form for sådan anmeldelse, må det dog kræves, at underretningen om en sådan fremtræder som en anmeldelse, for at den kan tillægges retlig betydning.

Der var fra landsretssagfører Leo Dannin fremsendt en skrivelse af 11/7 1946 af følgende indhold: »I tilslutning til den af Arbejderbo noterede transport til mig, stor kr. 735.500, skal jeg bemærke, at murermester Juul til sine leverandører yderligere har afgivet transport på det beløb, der tilfalder ham som prisstigning på materiale, samt 45 % af det beløb, der måtte tilkomme ham for ekstraarbejde. Jeg beder Dem for en ordens skyld bekræfte modtagelsen af nærværende skrivelse«.

Arbejderbo svarede den 8/1 1947 ved at meddele, hvilke transport

der allerede var noterede, hvorefter entreprenørens advokat ikke foretog sig videre.

Østre Landsret gav Arbejderbo medhold i, at skrivelsen af 11/7 1946 såvel efter sit indhold som efter sin form ikke fremtrådte som en transportanmeldelse, og at den ej heller med føje kunne kræves opfattet således, særligt ikke efter at leverandøren A/S William Boas forholdt sig passiv efter modtagelsen af Arbejderbos skrivelse af 8/1 1947, der intet nævnte om notering af transport med hensyn til de i skrivelsen af 11/7 1946 nævnte tilgodehavender.

Højesterets flertal mente imidlertid under hensyn til, at Arbejderbo måtte antages at have været vidende om, at A/S William Boas var leverandør af materialer til byggeforetagendet, at der ved skrivelsen af 11/7 1946 var givet Arbejderbo tilstrækkelig underretning til sikring af murmesterens transport til A/S William Boas.

*K. Juul-Olsen* har imødegået *von Eyben* ved at gøre gældende, at der ikke synes at være grund til at stille forskellige krav ved meddelelse om håndpantsettning og ved pant i simple fordringer, d. v. s. transporter. Efter den nu foreliggende domspraksis mener *K. Juul-Olsen*, at der må kræves underretning (anmeldelse) på en sådan måde, at det må være klart for modtageren, d. v. s. den, som skal betale ifølge transporten, at den, der afgiver underretningen, vil anmelde sin transport.

Der kan henvises til en utrykt Vestre Landsretsdom af 19/5 1959 i en sag, der var anlagt af entreprenør Arne Jensens likvidationsbo ved de befuldmægtigede likvidatorer, landsretssagfører S. A. Reimer, Slagelse, og landsretssagfører A. P. Henriksen, Odense, imod landsretssagfører Henrik Herschend, Århus, og hovedintervenienterne tandlæge Søren Elsnab, ingeniør T. N. la Cour og direktør E. Hemmer Sørensen, alle af Århus.

Entreprenør Arne Jensen, der havde i entreprise at opføre et kombineret offentligt beskyttelsesrum og garageanlæg i Odense for en entreprisensum af kr. 752.000,00, fik i Aarhus Privatbank en kassekredit på kr. 120.000,00 imod kaution og udstedte samtidig den 3/3 1956 transport på kr. 120.000,00 til landsretssagfører Herschend til sikkerhed for kautionisternes forpligtelser, ligesom landsretssagfører Herschend, der også repræsenterede entreprenør Arne Jensen, havde uigenkaldelig fuldmagt til at modtage a'conto betalinger fra bygherrens advokat, landsretssagfører Grønborg, Odense. Da entreprenør Arne Jensen trådte i likvidation, opstod der spørgsmål om, hvorvidt transporten på kr. 120.000,00 var blevet anmeldt for landsretssagfører Grønborg.

Mod landsretssagfører Grønborgs benægtelse fandtes det ikke godtgjort, at han mundtlig var underrettet om transporten. De sagsøgte havde henvist til en skrivelse fra landsretssagfører Herschend af 13/6 1956 til landsretssagfører Grønborg, hvori han bl. a. skrev: »Til gengæld er der givet mig transport på kr. 120.000,00 af entreprenørens tilgodehavende til sikring af Arne Jensens kautionister«, og de sagsøgte gjorde gældende, at dette måtte opfattes som fornøden underretning. Likvidationsboet bestred dette, idet meddelelsen, der ikke var ledsaget af dokumentation for transporten, ikke havde en sådan klar-

hed, at den kunne give modtageren mulighed for at kontrollere, hvorvidt det borttransporterede beløb lå indenfor transportgiverens tilgodehavende, og hvorvidt vilkårene ifølge transporten var i overensstemmelse med vilkårene for skyldforholdet. Likvidationsboet gjorde i anden række gældende, at der siden 3/3 1956 var udbetalt ialt kr. 533.020 til landsretssagfører Herschend som advokat for entreprenør Arne Jensen, og at transporten måtte anses for dækket gennem disse udbetalinger, idet det i mangel af nøjere fikseret forfaldstid i transporten måtte påhvile landsretssagfører Herschend først at dække kautionisterne.

Vestre Landsret fastslog, at *uanset at gældsbrevslovens § 31, stk. 1., ikke stiller nærmere krav til formen for den deri omhandlede underretning, må det dog kræves, at meddelelsen, når henses til de dermed forbundne retsvirkninger, har en sådan karakter, at den for modtageren fremtræder som en i medfør af den nævnte lovbestemmelse afgivet underretning.* Vestre Landsret fandt herefter, at omtalen af transporten i landsretssagfører Herschends skrivelse af 13/6 1956 var fremkommet som en lejlighedsvis bemærkning i en diskussion imellem landsretssagfører Herschend og landsretssagfører Grønborg om fremtidige a'conto udbetalinger.

Skrivelsen af 13/6 1957 fandtes herefter ikke at kunne fyldestgøre de krav, der må stilles til en underretning i medfør af gældsbrevslovens § 31, stk. 1. Transporten blev derfor tilsidesat.

Vestre Landsret fastslår således, at der ikke i gældsbrevslovens § 31, stk. 1, er stillet noget krav til formen for anmeldelsen af en transport, men fremhæver på den anden side, at anmeldelsen af hensyn til retsvirkningerne skal have en sådan karakter, at den fremtræder som en anmeldelse af transporten. Dette er nødvendigt af bevismæssige grunde.

Anmeldelse af transporter kan ske ved anbefalet brev eller ved forkyndelse gennem stævningmænd. I begge tilfælde fremsendes en kopi af transporten.

Den hyppigst forekommende og normale fremgangsmåde er den, at transporthaveren fremsender den originale transport tillige med en genpart til den, som skal betale ifølge transporten, med anmodning om, at den originale transport må blive tilbagesendt forsynet med påtegning om notering af transporten, jfr. højesteretsdom i U. f. R. 1954 s. 38.

På denne måde sikrer transporthaveren sig bevis for, at der er givet *underretning* om transporten.

Påtegningen på transporten om, at den er anmeldt, betegnes som *notering*.

Noteringen er først og fremmest en anerkendelse af den modtagne underretning af anmeldelsen. Noteringen på transporten

har mange former: »Noteret«, »Noteret uden personligt ansvar«, »Forevist«, »Anmeldelse modtaget«.

Det er tilstrækkeligt – af bevismæssige grunde – at noteringen blot går ud på, at anmeldelsen er modtaget eller noteret, hvor ikke særlige forhold foreligger. Der stilles således ingen formkrav til noteringspåtegningen.

#### *Retsvirkninger.*

Anmeldelsen af en entreprenørtransport medfører den retsvirkning, at den, som har fået underretning om transporten, og som ifølge sin stilling kan udbetale eller forventer at komme til at udbetale byggemidlerne, forpligtes til at udbetale beløbet til transporthaveren således, at beløbet ikke med frigørende virkning kan udbetales til transportgiveren. Denne virkning indtræder allerede ved anmeldelsen, og noteringen har væsentlig bevismæssig betydning. I overensstemmelse med sædvanlig sprogbrug tales dog i det følgende i reglen om noteringen som det afgørende moment.

Forpligtelsen til at tilbageholde det borttransporterede beløb til transporthaveren forudsætter, at de forventede beløb indgår, idet forpligtelsen normalt er begrænset til disse midler. Hvis f. eks. prioriteringen svigter på grund af manglende udlejning, kursfald el. lign., er advokaten, som har foretaget noteringen, normalt uden ansvar.

Dette er fastslået ved højesteretsdommen i U. f. R. 1896 s. 332, hvor en advokat ikke fandtes ansvarlig for en transport, fordi den endelige prioritering ikke fandt sted, og fordi tvangsauktionen ikke indbragte noget beløb til dækning af transporten. Ligeledes i højesteretsdommen i U. f. R. 1916 s. 28, hvor det statueredes, at advokaten ikke var ansvarlig, idet der ved transportens notering på et beløb, der fremkom ved prioriteringen, kun var til sikret transporthaveren dækning af det *overskud*, der måtte fremkomme, efter at alle med byggearbejdets fuldførelse og prioriteringen forbundne udgifter var afholdte. Denne begrænsning i forpligtelsen for den, som har noteret transporten, følger af entreprisforholdets natur. I dommen i Juristens domssamling 1957 s. 293–97 var transporten noteret med bemærkning, »at prioriteringsraten er udenfor byggelånet og således kun kan udbetales, såfremt prioriteringen giver overskud«.

I almindelighed vil den, som foretager noteringen på bygherrens vegne ikke have nogen selvstændig direkte interesse i gennemførelsen, og det er derfor *en relevant forudsætning* for noteringen, at de påregnede byggemidler kommer til at foreligge. Denne forpligtelse forudsætter ligeledes, at transportgiveren er berettiget til at få beløbet udbetalt helt eller delvis, idet transporthaverens ret i almindelighed ikke går videre end transportgiverens. Dette får især betydning, hvis transportgiveren sættes fra entreprisen på grund af misligholdelse, og entreprisens gennemførelse overlades en anden entreprenør. Dette er fastslået i højesteretsdommen i U. f. R. 1911 s. 510, hvor håndværkeren havde »smølet« med arbejdet, således at det var berettiget at fratage ham arbejdet, og bygherren var berettiget til at fradrage erstatning for tabet ved misligholdelse. Det samme er fastslået i en Østre Landsretsdom i U. f. R. 1939 s. 944, hvor entreprenøren efter at have måttet opgive entreprisen, færdiggjorde arbejdet med bygherrens hjælp.

I forpligtelsen til at udbetale beløbet til transporthaveren gøres der den nævnte indskrækning, at den, som har foretaget noteringen af transporten, kan udbetale det borttransporterede beløb eller dele deraf med frigørende virkning til transportgiveren, såfremt dette efter et fornuftigt skøn er nødvendigt for at sikre byggeforetagendets gennemførelse, således som det blev fastslået i højesteretsdommen om underbygningen af viadukten ved Finsensvej, U. f. R. 1913 s. 90.

Det er endelig en forudsætning, at transporthaveren inden forfaldstid har *præsteret dokumentation* for transporten, såfremt der blot er sket anmeldelse om transporten ved (anbefalet) brev eller stævningsmand. Kravet om dokumentation er fyldestgjort, såfremt transporten fremsendes til notering, jfr. højesteretsdommen i U. f. R. 1954 s. 38 (A/S William Boas ctr. Arbejderbo) der yderligere fremhæver, at bygherren måtte antages at være vidende om, at transporthaveren var leverandør til byggeforetagendet. Da dette som nævnt er den sædvanlige fremgangsmåde, vil der sjældent foreligge tilfælde, hvor der kun er sket anmeldelse. Dette forelå i dommen i U. f. R. 1930 s. 882, hvor bygherren, gårdejer *Nielsen Hansen*, havde modtaget et anbefalet brev med meddelelse om, at en leverandør, som havde fået transport fra entreprenøren, havde videretransporteret en del af sit tilgodehavende til en trælasthandler. Efter at bygherren havde udbetalt hele entrepri-

summen til entreprenøren og leverandøren, havde trælasthandleren ikke krav på bygherren, da den skriftlige meddelelse ikke var ledsaget af dokumentation for transporten, og da betalingen var sket *efter* forfaldstid og efter påkrav fra entreprenøren og leverandøren, og da bygherren iøvrigt havde grund til at tro, at transporten i virkeligheden ikke eksisterede.

Denne dom er ganske vist i nogen grad konkret begrundet, og det må yderligere erindres, at den stammer fra tiden før gældsloven, da man – modsat denne lov – krævede »bindende« underretning. Principielt må det nu være bygherrens sag at kræve nærmere dokumentation, hvis han anser sådan for fornøden. Alligevel vil det fremdeles være det mest praktiske for alle parter, at transporten fremsendes til notering. Ved byggeforetagender, hvor A. B. er gældende, eller hvor entreprisekontrakterne er affattet således, at transporter kun anerkendes i det omfang, hvori der præsteres arbejder og/eller leverancer til foretagendet, er transportens forevisning (ved noteringen) tillige nødvendig for at dokumentere, at transporten ikke er udstedt til uvedkommende formål. Anmeldelse ved anbefalet brev og senere dokumentation af transporten er iøvrigt besværlig og lidet hensigtsmæssig, ligesom hensynet til den forpligtedes adgang til at erlægge ved forfaldstid er rimelig og naturlig. Den, som noterer transporten, har naturligvis pligt til at påse, at transportens beløb stemmer med de pågældende rater i entreprisekontrakten og fordelingsplanen, eller hvor der er udstedt flere transporter på samme rate, at transporterens sammenlagte beløb ikke overstiger den pågældende rate. Ligeledes er han pligtig til at konstatere, at transportens vilkår svarer til de i entreprisekontrakten og fordelingsplanen angivne. Fejl og forsømmelser herved kan medføre erstatningsansvar.

*Transporthaverens videregående ret ifølge en selvstændig forpligtelseserklæring.*

Transporthaveren kan under særlige omstændigheder få en videregående ret mod den, som skal betale ifølge transporten, og som har noteret denne. Dette forekommer særlig i de tilfælde, hvor der foreligger en *selvstændig forpligtelseserklæring* ved siden af noteringen i form af løfte, garanti, selvskyldnerkaution eller anden kaution.



a. Et typisk eksempel på et tilfælde, hvor en transport måtte betales i kraft af et *løfte*, forelå i højesteretsdommen i U. f. R. 1927 s. 892:

En entreprenør havde givet en leverandør transport på sit tilgodehavende ved *Vestbirks Oplands højspændingsanlæg*, og under en forhandling med højspændingsanlæggets bestyrelse aftaltes det, hvad leverandøren skulle levere af materialer, hvilket beløb entreprenøren skulle have udbetalt ved entreprisens fuldførelse, samt at resten af entreprisensummen skulle udbetales til leverandøren. Højspændingsanlægget var bundet ved denne overenskomst, hvorfor det måtte betale, hvad leverandøren havde leveret. Derimod antoges højspændingsanlægget ikke at være bundet ved en senere overenskomst, idet denne var afsluttet uden bestyrelsens vidende. Denne overenskomst tillagdes derfor kun betydning som en almindelig anmeldelse af transporten til leverandøren, men da der var udbetalt mere til entreprenøren, end højspændingsanlægget herefter var berettiget til at udbetale til denne, dømtes højspændingsanlægget alligevel til at udbetale leverandøren også dette beløb.

I de tilfælde, hvor der foreligger et egentligt løfte om transportens betaling, er transporthaverens krav uafhængig af, om transportgiveren får noget krav på den, der skal betale ifølge transporten, med andre ord *flyttes risikoen* for, at transportgiveren opfylder sine forpligtelser, fra transporthaveren over på den, som skal betale ifølge transporten. Transporthaveren kan dog naturligvis ikke kræve transporten opfyldt i videre omfang, end for det beløb, for hvilket han har leveret materialer eller præsteret ydelser.

Der opstår ofte tvivl om, hvorvidt der fra den, som skal betale transporten, foreligger noget løfte. Det afgørende er, om der af den, som skal betale ifølge transporten, er udvist en adfærd, som transporthaveren med føje kan opfatte som en forpligtelseserklæring. En række domme har fastslået, at der ikke var afgivet noget løfte.

Transporthaverens retsstilling er i realiteten den samme, hvor den, som har noteret transporten, har lovet at *indestå* for betalingen eller har ydet garanti derfor. Dette fremgår bl. a. af Østre Landsretsdom i Juridisk Tidsskrift 1936 s. 128:

Til sikkerhed for leverede materialer gav tømmermester L. tømmerhandler Bendixen transport for 1700 kr. af entreprisensummen »for hvad jeg måtte blive B. skyldig af hvilkensomhelst skyldårsag«; B. krævede og fik påtegning af advokaten, der ledede byggeforetagendets finansielle side; det hedder i påtegningen »idet jeg indestår for prompt og skadesløs betaling«. Tømmermesteren fuldførte ikke entreprisen, og

B. ønskede ikke at udføre den. B., der havde leveret varer for ca. 1800 kr. og kun gennem advokaten modtaget 1. rate, 595 kr., sagsøgte advokaten til at betale 1700 kr. ÷ 595 kr. Det hedder i dommen: Selv om L.s transport fremtræder som foranlediget ved den omhandlede leverance, går den ud over denne ved at omfatte L.s skyld til B. »af hvilken som helst skyldårsag«. Under hensyn hertil, og da der må gives B. medhold i hans påstand om, at ordene i påtegningen »jeg indestår for prompt og skadesløs betaling« går videre end en sædvanlig noteringspåtegning og naturlig må forstås som indeholdende en kautionsforpligtelse, vil B.s påstand være at tage til følge.

Transporthaveren har kun ret til betaling i det omfang, hvori der er leveret materialer eller præsteret ydelser, jfr. U. f. R. 1931 s. 987.

b. Hvor der foreligger *kaution* i tilknytning til transporten, hæfter den, som ifølge transporten er pligtig at betale i mangel af anden aftale, som *simpel kautionist*.

*Malermester Carl Petersen*, der som bygherre opførte en villa, gav firmaet *Hans R. Lange* skriftlig indeståelse indenfor 1500 kr. for betaling af bygningsmaterialer, som blev leveret til hovedentreprenøren. En underentreprenør, der havde fået en transport fra hovedentreprenøren, og som havde anmeldt denne for bygherren, og som ikke var bekendt med bygherrens indeståelse, bestred, at denne indeståelse kunne komme hans transport til skade under henvisning til, at bygherren kun var simpel kautionist. Underentreprenøren henviste ligeledes til, at bygherrens regreskrav, modfordringen, var opstået, efter at transporten var noteret af bygherren. Højesteret frifandt bygherren, idet noteringen af transporten til underentreprenøren ikke havde haft anden virkning end den, der ville følge af forkyndelse for ham ved en stævningsmand, ligesom risikoen for hovedentreprenørens betalings-evne måtte falde på underentreprenøren, der var hovedentreprenørens kreditor.

U. f. R. 1921 s. 649.

c. Endvidere er transporthaverens retsstilling på samme måde sikret, hvis der foreligger *selvskyldnerkaution* fra den, som er pligtig at betale ifølge transporten. I disse tilfælde er transportgiverens betalingssevne i realiteten transporthaveren ligegyldig.

Ved selvskyldnerkaution for transporten forpligter selvskyldnerkautionisten sig ligesom ved simpel kaution til at betale for alle materialer, som ifølge leverandørens dokumentation er leveret til entreprenøren, også uanset, at materialerne senere flyttes til anden byggeplads og således ikke anvendes til det pågældende byggeforetagende. I højesteretsdommen i U. f. R. 1931 s. 990 blev der efter det foreliggende gået ud fra, at de på opgørelsen anførte kvantiteter var modtaget af entreprenøren på de pågældende byg-

gepladser, og efter det forhold, som bestod mellem entreprenøren og selvskyldnerkautionisterne, måtte det komme disse til skade, såfremt der senere var bortkommet en del af det leverede.

*Erstatningsansvar for urigtige eller manglende oplysninger  
i forbindelse med noteringen.*

Noteringen af en transport indebærer normalt kun en forpligtelse til at tilbageholde beløb til dækning af transporten under forudsætning af, at de forventede beløb indgår. Noteringen af en transport kan imidlertid pådrage en videregående pligt som følge af urigtige eller manglende oplysninger. Erstatningsansvar kan indtræde ikke blot, når oplysningerne er *svigagtige* eller fremsat mod bedre viden, men også hvis den, som noterer transporten, burde have indset, at de var urigtige. Hermed må sidestilles fortællelser og forsømmelser af at orientere transporthaveren om anomale forhold.

Urigtige og manglende oplysninger forelå i et tilfælde, hvor advokaten havde sagt, at »det pågældende byggeføretagende var godt nok«, og hvor han ikke havde oplyst, at grunden var købt af en insolvent byggherre uden udbetaling. Højesteret udtalte, at den foretagne notering af transporten efter det foreliggende var uden virkelig værdi, U. f. R. 1936 s. 72, se også Juristens domssamling 1936 s. 104, hvor advokaten ikke burde have noteret transporten uden i forvejen at orientere vedkommende håndværker om stillingen.

En advokat blev anset for erstatningspligtig ved at fremsætte en beroligende udtalelse om, at et byggeføretagende var godt nok, en udtalelse, som gik væsentlig udover, hvad der var et subjektivt skøn, idet han på det tidspunkt kunne have konstateret, at de anslåede udgifter ikke ville holde, U. f. R. 1944 s. 862 (Højesteretsdom).

Domspraksis synes at være tilbageholdende med at pålægge ansvar blot for undladelse af at meddele oplysninger, medmindre særlige forhold foreligger som f. eks. i højesteretsdommen i U.f.R. 1936 s. 72. Domspraksis viser endvidere, at advokater og andre byggeledere er i særlig risiko for at ifalde ansvar i tilfælde, hvor de har handlet i egen interesse.

Erstatningsansvar vil ligeledes kunne indtræde, hvis transporter noteres på rater, som allerede er noteret som borttransporte-

ret helt eller delvis, eller for hvilke det på noteringens tidspunkt er klart, at der ikke vil fremkomme dækning.

*Tømmerhandler Rasborg*, der havde tilsagt nogle bygherrer økonomisk støtte, herunder levering af materialer, fik tiltransporteret byggelånene og fik samtidig sekundær håndpanteret i de to ejerpantebreve, som var udstedt til sikkerhed for byggelånene, og endvidere modtog han to pantebreve med pant i de pågældende ejendomme. Da bygherrerne ikke kunne gennemføre byggeforetagenderne, fuldførte tømmerhandler Rasborg dem og debiterede bygge-regnskabet renter af udlæg og tilgodehavender fra før arbejdernes standsning. *Ribe Støbegods, Jansen & Ravn*, som havde leveret materialer til byggeforetagenderne, havde modtaget transporter, der blev noteret af tømmerhandler Rasborg »uden personligt ansvar«. Da det ikke var oplyst, hvorvidt transporterne til Rasborg var givet til forlods dækning af hans tilgodehavende eller til administration på bygherrerens vegne, og da Rasborg på det tidspunkt, da han noterede transporterne, havde et så stort tilgodehavende, at Ribe Støbegods ikke kunne forvente dækning, hvis Rasborg skulle fyldestgøres, og da Rasborg ikke ved noteringen af transporterne havde gjort opmærksom herpå, fandtes Rasborg erstatningspligtig overfor Ribe Støbegods. Der fandtes heller ikke hjemlet ret til forlods dækning i håndpanteretten i ejerpantebrevene eller de to pantebreve.

Juristens domssamling 1942 s. 275–76.

Advokatnævnet har afsagt en kendelse 1958 om ansvar for notering af transporter.

En advokat havde efter anmodning fra en tømmerhandler udfærdiget en transport på kr. 13.800,00 på tømmermesterens entreprisesum i et byggeforetagende, som advokaten administrerede. Advokaten noterede transporten med bemærkning, at der forud var anmeldt en transport på kr. 4200,00. Efter at tømmermesteren var gået konkurs, manglede der kr. 2310,90 til dækning af transporten.

Da advokaten havde påtaget sig at udfærdige og anmelde transporten efter tømmerhandlerens anmodning, og da han erkendte, at han ved transportens udstedelse var klar over, at der ikke var dækning til transporten, og da han ikke havde oplyst tømmerhandleren herom, blev han af advokatnævnet tilpligtet at betale tømmerhandleren det beløb, som manglede i, at transporten blev dækket, kr. 2310,90.

Fire af kredsbestyrelsens fem medlemmer ville imidlertid frifinde, tre medlemmer, fordi tømmerhandleren ikke havde søgt nøjagtige oplysninger om tømmermesterens tilgodehavende, et medlem, fordi tømmerhandleren efter modtagelsen af transporten blev eller burde være blevet opmærksom på, at der kunne være tvivl, fordi han ikke havde sikret sig oplysning om tømmermesterens tilgodehavende, og fordi hans leverancer praktisk taget alle var foretaget efter transportens udfærdigelse og notering og oversteg transporten med et meget betydeligt beløb, hvorfor tømmerhandleren ikke har kunnet have en sådan tillid til transportens godhed, at advokaten bør være erstatningspligtig.

Alle de i kredsbestyrelsens kendelse fremførte argumenter er uden relevans, idet de ville gøre udstedelse og notering af transporter værdiløse. Det afgørende for advokatens erstatningsansvar er, at han havde noteret transporten, uanset at han vidste, at der ikke var dækning indenfor entreprisenssummen.

Tømmerhandleren kunne i øvrigt ikke oplyse, hvorvidt hans leverancer vedrørte dette byggeforetagende eller andre, og han havde på tidspunktet for transportens udstedelse et usikret tilgodehavende hos tømmermesteren, ligesom han havde andre tilgodehavender, der var sikret ved transport. Det fremgår — ejendommeligt nok — ikke af kendelsen, hvorvidt A.B. har været gældende for det pågældende byggeforetagende, og man synes ikke at have været opmærksom på A.B. § 23.

Advokatbladet 1958 s. 255—57.

### *Offentlighedsprincippet.*

Udviklingen indenfor byggeriet har i de senere årtier medført, at *offentlighedsprincippet* er blevet mere og mere fremherskende, hvor byggeforetagendet er kreditbasis, eller hvor det med andre ord *finansieres midlertidigt ved byggelån*. Det er nødvendigt under denne form for byggeri, at de økonomiske oplysninger om byggeforetagendet klarlægges for alle interesserede.

Det vil uden tvivl være i hvert fald i transporthaverens og også ofte i transportgiverens interesse, at denne udvikling fortsættes, for så vidt transporter angår. Ved større byggeforetagender er forholdet reelt dette, at leverandøren, forinden han afslutter en leverance med entreprenøren, til sikkerhed for hvilken der udstedes en transport, kræver forelagt de nødvendige oplysninger om byggeforetagendets økonomi.

Videregående oplysninger end de hidtil brugte i noteringspåtegningerne vil bidrage til at klargøre forholdene, ligesom denne fremgangsmåde vil afskære leverandører muligheden for at påberåbe sig urigtige eller manglende oplysninger.

Bedømmelsen af bygherrens soliditet spiller en afgørende rolle. Men ved byggeforetagender, hvis midlertidige økonomi i det væsentligste baseres på byggelånet, er fremgangsmåden anbefalelsesværdigt.

### *Afvisning eller nægtelse af notering.*

I entreprenør- og leverandørkredse betragtes det som en selvfølge, at entreprenørtransporter kan blive noteret hos den, som

ifølge transporten er pligtig at betale. Notering er da også sædvanlig praksis.

Afvisning af en transport kan skyldes og er berettiget, når noteringen er uforenelig med forudgående noteringer af andre transporters, således at der ikke kan blive dækning af transporten, jfr. højesteretsdom i U. f. R. 1954 s. 38.

Afvisning af en begæret notering er imidlertid forekommet af hensyn til det dermed forbundne besvær eller af forsigtighedshensyn.

*Overformynderiet* afviste *tidligere* generelt enhver anmodning om notering af transporters.

Ved Justitsministeriets skrivelser af 7/4 1868 og 25/1 1871 blev det udtalt, at notering af transporters ligger udenfor *Overformynderiets* forretningsområde. Det blev endvidere fastslået ved en overretsdom, U.f.R. 1874 s. 237, at *Overformynderiet* ikke er pligtig at føre bog over de dispositioner, der træffes af kapitalejerne over de indestående kapitaler. *Overformynderiet* blev derfor ikke anset for ansvarlig for, at en kapital var blevet udleveret til den oprindeligt berettigede uanset transport til trediemand, om hvilken *Overformynderiet* var underrettet. Denne praksis har *Jan Kobbarnagel* betegnet som udsprunget af et bureaukratisk princip, og det blev til en vis grad erkendt af *Overformynderiet*, der ofte foretog uofficiel notering af en transport ved at notere anmeldelsen på vedkommende kapitalejers konto. Derimod afvistes en officiel notering af transporten, idet *Overformynderiet* ikke afgav nogen skriftlig erklæring eller påtegning på transporten. Den uofficielle notering medførte, at *Overformynderiet* forespurgte transporthaveren, når den pågældende kapital skulle udleveres, om forholdet var berigtiget. Såfremt der ikke forelå enighed om, hvem der var berettiget til kapitalen, blev denne ikke udbetalt, før det overfor *Overformynderiet* blev dokumenteret, hvem der var den berettigede.

Den uofficielle notering af en transport uden at *Overformynderiet* påtog sig nogen pligt overfor transporthaveren til at udbetale i overensstemmelse med transportens indhold var udtryk for en inkonsekvent tankegang.

*Overformynderiet* har ændret sin praksis, således at notering af transporters kan finde sted på *overformynderimidler* i det omfang, hvori der gyldigt kan gives transport.

*Overformynderiet* noterer således transporters på konti, hvorpå der indestår midler, hvorover vedkommende kapitalejer *frit kan råde* f. eks. midler bestående af pantebreve eller offentlige aktiver, af hvilke anparters er båndlagt og resten frie, eller midler, der fortsat bestyres i *Overformynderiet* på opsigelse for personer, der er blevet myndige, jfr. lov nr. 254 om *Overformynderiet* af 27/5 1950 § 1, stk. 3.

Transporters noteres ligeledes på kapitaler, der tjener til *renteny-*

*delse* for en eller flere personer, men tilhører en anden person, hvis kapitalen tilhører kapitalejeren til fri rådighed, d. v. s. at den ved rentenydelsens ophør skal udbetales ejeren til fri rådighed. Det forudsætter dog, at det dokument, hvorved rentenydelsesretten er anordnet, ikke indeholder forbud imod, at kapitalejeren disponerer over kapitalen, så længe rentenydelsen løber. Notering af transporten sker iøvrigt kun med respekt af rentenyderens ret. Såfremt midlerne må betragtes som tilhørende vedkommende testators bo og derfor efter rentenydelsens ophør skal tilbageleveres dette til fornyet skifte, eller hvis kapitalen må betragtes som tilhørende en uvis kreds af personer, af hvilken ejerne først fastslås, den dag rentenydelsen ophører, kan transporter, der udstedes af eventuelle kapitalejere, ikke noteres.

Ved kapitaler, der henstår til rentenydelse for en eller flere personer, men hvor kapitalen er båndlagt for kapitalejeren, kan notering ikke finde sted.

På konti med kapitaler, der er *båndlagte til ejendom* for kontohaveren, kan notering af transporter ikke finde sted. En sådan transport er ugyldig, idet enhver disposition i levende live er i strid med formålet for båndlæggelsen, jfr. U.f.R. 1935 s. 627.

Tilsvarende regler følges af Bikubens Forvaltningsafdeling.

*Bankerne* har ofte generelt afvist notering på byggelånsrater, eller har i byggelånstilsagnet forbeholdt sig ret til at nægte notering af transporter. Der er henvist til, at banken såvidt muligt ville påse, at transporten virkelig vedrørte byggeriet, idet banken »føjte« sig opfordret til at afvise notering af »uvedkommende« transporter.

Der er ligeledes henvist til, at banken kan være tilskyndet til at undersøge forholdet nærmere, hvis byggelånsraten ikke dækker alle de anmeldte transporter, eller at banken vil reservere sig ret til at holde raten tilbage, indtil det er afgjort, hvorledes raten skal fordeles. Det er imidlertid unødvendigt for en bank at forbeholde sig ret til at nægte notering af transporter, når betingelserne herfor ikke er tilstede.

Der er ingen reel begrundelse for bankernes generelle afvisning eller forbehold om afvisning af notering af entreprenørtransporter. Afvisning i almindelighed vil formentlig ikke ske.

En bank kan betinge sig, at en tillidsmand for entreprenørerne tager transport på hele byggelånet på samtlige entreprenørers vegne og foretager fordelingen ifølge fordelingsplanen.

Der foreligger ikke noget reelt grundlag for afvisning af notering af transporter. Der kræves ikke, at den, som ifølge transporten skal betale, skal have påtaget sig nogen forpligtelse til notering, jfr. overretsdømmen i U. f. R. 1874 s. 240. Et forbehold om

ret til ikke at foretage notering må anses ugyldigt i forhold til transporthaveren, medmindre det dækker over en aftale om, at overdragelse overhovedet ikke må ske.

Gældsbrevsloven forudsætter notering (underretning) til den, som ifølge transporten er pligtig at betale (debitor).

Hvis notering af en gyldig transport imidlertid afvises, kan transporthaveren anmelde transporten ved anbefalet brev eller lade den forkynde ved stævningsmand for den, som er pligtig at betale ifølge transporten. Herved opnås samme retsvirkning som ved notering af transporten, nemlig underretning til debitor; jfr. Vestre Landsrets Tidende 1940 s. 1.

#### *Reservationer i noteringen.*

Det er i omsætningens interesse, at notering af transporter kan finde sted, og det er derfor naturligt, at der ikke pålægges den, som noterer en transport, andet og større ansvar, end han ifølge almindelige retsregler vil ifalde. Det er derfor også gentagne gange statueret i domspraksis, at forbehold om, at »noteringen sker uden personligt ansvar« eller undladelse heraf, i almindelighed ikke gør nogen ændring i den noterendes ansvar overfor transporthaveren.

Derimod vil en bemærkning om, at det er en forudsætning for udbetalingen af de enkelte rater i overensstemmelse med bankens byggelånstilsagn, at bankens tilsynsførende godkender udbetalingen, have betydning med hensyn til udbetalingen og forfaldstiden. Nogen større praktisk betydning vil spørgsmålet i almindelighed ikke få.

Bankerne tager ofte en række reservationer, der svarer til de forbehold, der indeholdes i bankens almindelige byggelånsbetingelser. Flere af disse forbehold er overflødige, f. eks. reservationen om, at udbetalingen af byggelånet sker i rater efter bankens skøn og efter besigtigelse af byggeforetagendet, og ligeledes om, at transporthaveren må respektere de vilkår, der gælder i forholdet mellem banken og bygherren. Dette følger af de almindelige retsregler og af praksis. Det samme gælder bemærkningen om, at banken i tilfælde af, at en rate ikke dækker samtlige transporthavere, reserverer sig ret til at holde raten tilbage, indtil spørgsmålet om dens fordeling er afgjort.



Banken havde ved noteringen af en transport påtaget sig pligt til at reservere det til transportens indfrielse nødvendige beløb, og banken havde tilsidesat denne pligt. Da det af banken påberåbte forbehold ikke havde fundet tilstrækkeligt klart udtryk i noteringspåtegningen, måtte banken tilsvare det ved transporten sikrede beløb.

U.f.R. 1937 s. 689. Se også U.f.R. 1913 s. 90.

#### *Annulation af noterede transporter.*

Såfremt entreprenøren misligholder entreprisekontrakten, opstår spørgsmålet om misligholdelsens betydning for de noterede transporter.

A. B. § 18, stk. 3, indeholder følgende bestemmelse:

Dersom arbejdet på utilbørlig måde tilsidesættes eller ikke fremmes behørigt, har bygherren ret til, efter forudgående forgæves skriftlig advarsel, at fratage entreprenøren arbejdet eller visse dele deraf og lade det fuldføre for hans regning. Forinden den nye entreprenør påbegynder arbejdet, skal der af bygherren træffes foranstaltninger til at søge omfanget og, hvis der er strid herom, kvaliteten af det hidtil udførte arbejde konstateret, i hvilken anledning entreprenøren skal have lejlighed til at varetage sine interesser.

Denne regel i A. B. hviler på domspraksis.

Såsnart der er konstateret misligholdelse fra en entreprenørs side, bør bygherren straks underrette samtlige transporthavere – ved anbefalet brev – om misligholdelsen og om, at bygherren som følge deraf annullerer samtlige transporter.

Undertiden har transporthaverne forbeholdt sig, som regel gennem en bestemmelse i transporten, ret til at færdiggøre entreprisen. Dette forbehold tages navnlig af større leverandørfirmaer, som har interesse i at få færdiggjort arbejdet så billigt som muligt gennem en håndværker eller en entreprenør, som de kender, og i at fortsætte materialeleverancen.

Såfremt transporthaverne imidlertid ikke gyldigt (d. v. s. med bygherrens godkendelse) har forbeholdt sig ret til at færdiggøre arbejdet, har bygherren ingen pligt til at træde i forhandling med leverandørerne eller transporthaverne i det hele taget.

Advokatsamfundets kredsbestyrelse for København har i en kendelse udtalt, at der ikke foreligger nogen advokatmæssig kutyeme, hvorefter bygherrens advokat, inden han i tilfælde af hovedentreprenørens misligholdelse lader arbejdet færdiggøre for dennes regning, bør optage forhandling med underentreprenørerne, der har transport på de rater, som herved falder bort.

En håndværker, der som hovedentreprenør havde påtaget sig at opføre et hus, undlod trods gentagne påmindelser fra bygherrens advokat, at færdiggøre dette rettidigt, og da det endelig var færdigt til indflytning, led arbejdet af forskellige mangler, som konstateredes ved et retsligt skøn, der overværedes af hovedentreprenøren. Sidstnævnte undlod at afhjælpe de konstaterede mangler trods yderligere gentagne påmindelser fra advokaten, som derefter meddelte hovedentreprenøren, at man nu så sig nødsaget til at lade en anden ordne det. Længe inden hovedentreprenørens misligholdelse var indtrådt, havde denne givet en del af arbejdet i underentreprise til en anden håndværker, der samtidig fik transport på en del af entreprisens summen, og transporten blev straks anmeldt for og noteret af bygherren.

Denne underentreprenør spurgte kredsbestyrelsen, om det er sædvanen mellem advokater, der beskæftiger sig med byggeri, at bygherrens advokat, når hovedentreprenøren misligholder entreprisekontrakten, da retter henvendelse til de personer, der som håndværkere eller transporthavere er økonomisk interesseret i det pågældende byggeri, med henblik på at foranledige disse til at få hovedentreprenørens misligholdelse berigtiget.

I kredsbestyrelsen var der enighed om, at der ikke findes nogen advokatomæssig kutyme for, at bygherrens advokat i tilfælde af misligholdelse fra hovedentreprenørens side bør henvende sig til underentreprenørerne eller transporthaverne og optage forhandlinger med disse om afhjælpningen af manglerne, og at den omstændighed, at en underentreprenør har fået transport på en del af entreprisens summen derfor ikke forhindrer bygherren i at holde en del af entreprisens summen tilbage, når dette er rimeligt begrundet i hovedentreprenørens forhold, med mindre der foreligger særlig aftale herom.

Sagførerbladet 1951 s. 185—86.

Enkelte banker har indtaget et overdrevent forsigtighedsstandpunkt ved annullation af noterede transporter. Bankerne har forlangt, at samtlige transporthavere skal samtykke i, at transporterne er annulleret. Banken har selv tilskrevet transporthaverne — foruden det anbefalede brev, som transporthaverne allerede har modtaget fra bygherren eller dennes advokat. Banken har ligeledes givet de pågældende transporthavere en frist til at protestere i, hvad der må forekomme overflødig. Disse bankers fremgangsmåde stemmer ikke med domspraksis, og den er urimelig i forhold til bygherren. Større firmaer, leverandører og lignende, som er bekendt med fremgangsmåden i disse tilfælde, tager simpelt hen til efterretning, at transporten er annulleret.

Byggeriet er under den hårde nødvendighedens lov; det skal fremmes, der er ikke tid til at afvente, hvorvidt transporthaverne i anledning af en protest kan gennemføre en retssag. Hvis man tænkte sig, at banken stadigvæk indtog det forsigtige standpunkt, at transporthavere, hvis transporter er annulleret, skulle have

lejlighed til at føre retssag, før byggeriet kunne videreføres, ville det være ensbetydende med, at byggeriets færdiggørelse kunne blive væsentligt forsinket.

Det gør ingen forskel, at transporten også er anmeldt for byggeforetagendets advokat, idet dennes noteringspåtegning kun indeholder forpligtelse til at udbetale det borttransporterede beløb, såfremt dette kommer til udbetaling, og forpligtelsen bortfalder, hvis dette ikke sker.

---

## HENVISNINGER

### *S. 7: Begreb og funktion.*

*Carl Rasting*: Retssammenlignende studier over Entreprenørens Om-sætningsbeskyttelse (1932) s. 269 ff., *Carl Rasting*, *Juristen* 1947 s. 39-40, *Chr. Frederiksen*, *Sagførerbladet* 1947 s. 44, *Jan Kobbernagel*, *Det danske Marked* 1946 s. 259-60, *Knud Illum*, *U.f.R.* 1947 B. s. 143-44.

*Bernhard Gomard*, Om overdragelse af simple fordringer, *Juristen* 1953 s. 33 ff. (særligt s. 36 og 42), *W. E. v. Eyben*, *Panterettigheder* (1959) s. 73, 130-31 og 324-25, *Hjalmar Karlgren*, *Säkerhetsöverlåtelse* (1959) s. 36-46.

### *S. 13: Transport fra hovedentreprenøren til underentreprenørerne.*

*Axel H. Pedersen*, *Entreprise. Bygge- og anlægsarbejder* (1952) s. 47-48, *Carl Rasting* (1932) s. 175 og i *Juristen* 1947 s. 36 ff., *Axel H. Pedersen*, *Byggeriets retlige og økonomiske organisation*, 3. udg. (1958) s. 183.

### *S. 16: Retsforholdet mellem transporthaveren og transportgiverens kreditorer, specielt dennes konkursbo.*

*Erwin Munch-Petersen*, *Overdragelser til Fyldestgørelse* (1935) s. 37 ff., *Rasting* s. 259 ff., *Fr. Vinding Kruse*, *Ejendomsretten* 3. udg. (1951) II s. 1261, III s. 1659, 1669-77, *Henry Ussing og C. C. Dybdal*, *Gældslovene* (1942) s. 81, *Fr. Vinding Kruse*, *Om Principperne for en eventuel Reform af Lovreglerne om Pantsætning af Løvsøre og Ret-tigheder, bilag 2 til Forhandlingerne paa det 14. nordiske Juristmøde, København 1928*, s. 65, og diskussionen i tilknytning hertil s. 254-319 (også som særtryk), *Vilh. Meyer*, *U.f.R.* 1929 B. s. 184 ff., *W. E. v. Ey-ben*, *Panterettigheder* (1959) s. 323-25, jfr. s. 295-96, *R. Kæstel*, *Bankju-ra* (1945) s. 165, 180 ff., *Axel H. Pedersen*, *Juristen* 1959 s. 457-59.

*Bernhard Gomard*, *Juristen* 1953 s. 44-45 er de lege ferenda gået ind for en ordning, der ved stiftelse af en sikkerhedsret i fordringer erstatter denunciation med en kontrol- og afregningsordning i lighed med, hvad der kendes i konsignationsforhold.

### *S. 22: Retsforholdet mellem transporthaveren og transportgiveren.*

*Erwin Munch-Petersen*, *Overdragelser til Fyldestgørelse* (1935) s. 37 ff., *Kæstel* s. 216. Dommen i *U.f.R.* 1936 s. 833 er omtalt i *Axel H. Pedersen*, *Byggeriets retlige og økonomiske organisation*, 3. udg. (1958) s. 185-86 og i *Haandværksraadets Aarbog* 1943-44 s. 95-96.

Forespørgslen til *Håndværksrådet* i 1944 er gengivet i *Haandværks-raadets Aarbog* 1944-45 s. 46-47.

*K. L. Bugge*, *Forhandlingerne paa det tiende nordiske Juristmøde i København 1902* s. 109.

*S. 28: Forlods transport.*

*Vilhelm Meyer*, U.f.R. 1927 B. s. 377 og *Christian Frederiksen*, Sagførerbladet 1947 s. 44.

Ved en Østre Landsretsdom i Juridisk Tidsskrift 1932 s. 205 blev det statueret, at en forlods transport af en del af et byggelån gik forud for en senere transporthaver i tilfælde af, at byggelånet ikke var tilstrækkeligt til at dække alle krav.

*S. 30 Renter af Transporthaverens tilgodehavende, Axel H. Pedersen, Juristen 1959 s. 459–61.*

*S. 33: Retsstillingen mellem flere transporthavere indbyrdes.*

Om vedkommende og uvedkommende transporter:

*Rasting* s. 298, *Vilhelm Meyer*, U.f.R. 1927 B. s. 372, 367 ff., 1929 B. s. 184 ff. og T.f.R. 1947 s. 578, *Chr. Frederiksen*, Sagførerbladet 1947 s. 47, *Finn Trier*, Bygmesteren 1947 s. 31, *Egon Larsen*, Revision og Regnskabsvæsen 1947 s. 32, *Axel H. Pedersen*, Juristen 1952 s. 165–69, *Boligen* 1952 s. 101–02, Revision og Regnskabsvæsen 1952 s. 196, *Fr. Vinding Kruse*, Ejendomsretten s. 1670, 1669, *C. Torkild-Hansen*, U.f.R. 1934 B. s. 184–88, *Kristian Sindballe* i Festskrift til Henry Ussing (1951) s. 485. Forudsætningen om, at byggemidlerne kun anvendes til byggeriet og ikke til »uvedkommende« formål, fremgår af de tidligere nævnte domme, U.f.R. 1939 s. 375 og 1939 s. 954 (dissensen). *W. E. v. Eyben*, Panterettigheder (1959) s. 130–31, *R. Kæstel*, Fagskrift for Bankvæsen 1959 s. 53.

*S. 45: Om ligerangsprincippet.*

Om fremmed ret se *Carl Rasting* s. 58 (Frankrig) s. 135–39 (Amerika) s. 167–69 (Schweiz) s. 210 ff. (Tyskland) s. 83 ff. (England) og *Henry Ussings* anmeldelse i Svensk Juristtidning 1933 s. 145 ff.

*Axel Bang*, Nogle Bemærkninger om Ordningen af de økonomiske Forhold ved Byggeføretagender, Arkitekten 1896 s. 94–98, *Henrik Vedel*, U.f.R. 1897 s. 677–87. *Hambroe*, Forhandlingerne paa det tiende nordiske Juristmøde, Kjøbenhavn 1902, s. 111–14, om håndværkerstandens ønske om at »stå solidarisk«, se *Axel H. Pedersen*, Byggeriets retlige og økonomiske organisation, 3. udg. (1958), s. 29 ff. *Vilhelm Meyer*, U.f.R. 1929 B. s. 186, 1927 B. s. 365 ff., *Fr. Vinding Kruse*, Ejendomsretten 1. udg. (1933) IV s. 1926–31, 3. udg. (1951) s. 1670, *Carl Torkild-Hansen*, U.f.R. 1934 B. s. 184–88, *Carl Rasting*, Juristen 1947 s. 39–40, *Knud Illum*, U.f.R. 1947 B. s. 143, *Jan Kobbernagel*, Det danske Marked 1946 s. 259–60, *Z. D. Lando*, Bank og Børs, 3. udg. (1948) s. 169, *Kristian Sindballe*, i Festskrift til Henry Ussing (1951), s. 488, *W. E. v. Eyben*, Panterettigheder (1959) s. 130–31.

*Carl Rasting*, Juristen 1947 s. 39, *Ussing-Dybdal*, Gældslovene (1938 § 31, note 3, cfr. *E. Marks von Würtemberg* och *F. Sterzel*, Lagen om Skuldebrev (1946) s. 134 ff. Ved højesteretsdom i U.f.R. 1942 s. 1 fik en entreprenør en skønsmæssig fastsat prioritetsstilling til dækning af sit tilgodehavende ifølge transport fra en underentreprenør sideordnet med andre ikke forældede transporthavere. Dommen må dog vistnok anses for konkret begrundet.

*R. Kæstel*, Fagskrift for Bankvæsen 1959 s. 54.

S. 57: Retsforholdet mellem transporthaveren og den, som er pligtig at betale ifølge transporten.

*Henry Ussing*, Dansk Obligationsret, Almindelig Del, 3. udg. (1946) s. 264, *Vilhelm Meyer*, U.f.R. 1927 B. s. 371.

Om domspraksis vedrørende de almindelige begrænsninger i transporthaverens ret henvises bl. a. til U.f.R. 1935 s. 589, 1942 s. 484 og Teknisk Lovsamling 1942 s. 71 (højesteretsdom), U.f.R. 1933 s. 44 (om modregning) og Haandværksraadets Aarbog 1943–44 s. 115–117. Se iøvrigt *Carl Rasting* s. 284 ff., *Kristian Sindballe* i Festskrift til Henry Ussing (1951) s. 485 ff., cfr. *R. Kæstel*, Juristen 1941 s. 288 og *samme*, Haandpantsetning af Værdipapirer, Fordringer og Varer (1942) s. 27. Kredsbestyrelseskendelse i Sagførerbladet 1951 s. 185.

Om domspraksis vedrørende de specielle begrænsninger henvises bl. a. til U.f.R. 1910 s. 834, 1913 s. 90, 223, 1925 s. 557, 1911 s. 510, 1924 s. 494, 1931 s. 1135 (trediemand), 1921 s. 649 (kaution), 1924 s. 494 (garanti), 1909 s. 188, 1925 s. 557, 1931 s. 115.

*Henry Ussing*, Dansk Obligationsret, Almindelig Del, 3. udg. (1946) s. 264–65, *Carl Rasting* s. 289–90.

S. 61: Anmeldelse og notering.

S. 61: Stilles der formkrav til anmeldelse og notering af en transport?

*W. E. v. Eyben*, Panterettigheder (1959) s. 73, 295, 299 og 323, *K. Juul-Olsen*, Juristen 1959 s. 361–62.

S. 67: Transporthaverens videregående ret ifølge en selvstændig forpligtelseserklæring.

Om domspraksis henvises særligt til *Henry Ussing*, Kaution (1928) s. 10–11 med de i note 13 og 18 anførte domme om advokatens ansvar. *Rasting* s. 287–88, *Chr. Frederiksen*, Sagførerbladet 1947 s. 44.

S. 69: Erstatningsansvar for urigtige eller manglende oplysninger i forbindelse med noteringen.

*Henry Ussing*, Kaution (1928) s. 10–11, *Richard Møller*, Transportnotering og Sagføreransvar, Juristen 1936 s. 461–68, *Axel H. Pedersen*, Indledning til Sagførergeringen I (1951) s. 157–59.

S. 72: Afvisning eller nægtelse af notering.

*Jan Kobbarnagel*, Baandlæggelse (1939) s. 139 ff. *Kobbarnagels* kritik fik tilslutning af *Jørgen Trolle*, U.f.R. 1939 B. s. 233 og *Kæstel*, Bankjura (1945) s. 59 og 219, *Z. D. Lando*, Bank og Børs, 3. udg. (1948), S. 168, *O. A. Borum*, *Stig Iuul* og *Otto Schlegel*, Båndlæggelsesinstituttet i dansk ret (1958) s. 93 ff., 113 ff., *Bernhard Gomard*, Juristen 1953 s. 36 og *Jan Kobbarnagel*, Erhvervsretten i grundtræk, 4. udg. (1958) s. 165, *W. E. v. Eyben*, Panterettigheder (1959) s. 324–25, *R. Kæstel*, Fagskrift for Bankvæsen 1959 s. 52–53.

S. 74: Reservationer i noteringen.

Se bl. a. U.f.R. 1913 s. 90, 1916 s. 31, cfr. 1894 s. 39, Haandværksraadets Aarbog 1943–44 s. 117–18.

*Henry Ussing*, Kaution (1928) s. 10–11, *Kæstel*, Bankjura (1945) s. 219.