

MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Ida Aagaard Andersen

Afgrænsning af
varetægtsperioden i multimodal
transport

550

Afgrænsning af varetægtsperioden i multimodal transport

Ida Aagaard Andersen



MarIus No. 550
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2021

ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet
University of Oslo
Scandinavian Institute of Maritime Law
P.O. Box 6706 St. Olavs plass 5
N-0130 Oslo
Norway

Phone: 22 85 96 00

E-post: sjorett-adm@jus.uio.no

Internet: www.jus.uio.no/nifs

Editor: Professor dr. juris Trond Solvang –

e-mail: trond.solvang@jus.uio.no

For subscription and single-copy sale, please see Den norske bokbyen
– The Norwegian Booktown

Internet: <http://bokbyen.no/en/shop/>

E-mail: post@bokbyen.no

Print: 07 Media AS

Forord

Dette speciale blev indleveret ved Københavns Universitet i 2018 og publiceres nu, da emnet stadig er relevant, idet der fortsat udestår et regelsæt, som regulerer en samlet multimodal transport.

Multimodale transporter udgør størstedelen af alle globale transporter og manglende regulering heraf skaber usikkerhed for den kontraherende transportør.

Specialet undersøger, hvorledes den kontraherende transportør kan afgrænse varetægtsperioden ved en multimodal transport.

Analysen af lovgivning undersøger, om varetægtsperioden inden for de fire unimodale områder (sø-, vej-, luft- og banetransport) gælder uden for deres umiddelbare anvendelsesområde og om de finder anvendelse på multimodal transport som helhed. Gennemgangen af domspraksis undersøger, hvilke forhold domstolene lægger vægt på, når varetægtsperioden afgrænses inden for de forskellige love.

Specialets formål er skabe klarhed over, hvornår varetægtsperioden indtræder og ophører inden for de forskellige transportformer, hvilke momenter domstolene tillægger vægt og de konsekvenser dette kan have for den kontraherende transportør.

Ida Aagaard Andersen, oktober 2021

Innhold

FORORD.....	3
1 INDLEDNING OG PROBLEMFORMULERING	7
2 AFGRÆNSNING OG DISPONERING	10
3 METODE OG RETSKILDER.....	11
4 DEN TRANSPORTRETTLIGE VARETÆGTSPERIODE OG DEN MULTIMODALE TRANSPORT	12
5 OVERORDNEDE REGULERINGSSYSTEMER FOR MULTIMODAL TRANSPORT	15
6 DE UNIMODALE TRANSPORTFORMER.....	18
6.1 Søtransport	18
6.2 International vejtransport	19
6.3 Luftransport	20
6.4 Banetransport.....	22
6.5 Anvendelse af de unimodale regler på multimodal transport	23
6.6 "Aftalekravet" eller "transportens faktiske udførelse"	23
6.7 Opsummering	25
6.8 Den videre fremstilling.....	26
7 SØTRANSPORT	27
7.1 Varetægtsperioden for den kontraherende transportør i en søtransport.....	27
7.1.1 Lovgivning.....	27
7.1.2 Retspraksis.....	31
7.1.3 Udvidelser og indskrænkninger af varetægtsforholdet	38
7.1.3.1 Udvidelser samt brug af undertransportører	38
7.1.3.2 Indskrænkninger.....	39
7.2 Den multimodale transport, hvor søtransport indgår	42
7.3 Udfordringer for den kontraherende transportør i forhold til varetægtsperioden i multimodal transport	46
7.3.1 Undertransportører i multimodal transport samt klausuler i begrænsning af ansvaret i multimodal transport.....	47
7.4 Konklusion på søtransport og multimodal transport	48

8	VEJTRANSPORT	50
8.1	Varetægtsperioden for den kontraherende transportør i CMR-transport	50
8.1.1	Lovgivning	50
8.1.2	Retspraksis	54
8.1.3	Opsummering	58
8.1.4	Udvidelser og indskrænkninger af varetægtsforholdet	59
8.1.4.1	Udvidelser samt generelt om brug af undertransportører, medhjælpere og ansatte	59
8.2	Den multimodale transport, hvor CMR transport indgår	60
8.2.1	Udfordringer for den kontraherende fragtfører i forhold til ansvarsperioden i multimodal transport	65
8.2.1.1	Undertransportører	65
8.3	Konklusion på CMR-transport og multimodal transport	65
9	LUFTRANSPORT	67
9.1	Varetægtsperioden for den kontraherende luftbefordrer i lufttransport	67
9.1.1	Lovgivning	67
9.1.2	Retspraksis	69
9.1.3	Udvidelser af varetægtsperioden	73
9.2	Den multimodale transport, hvor lufttransport indgår	74
10	BANETRANSPORT	78
10.1	Varetægtsperioden for den kontraherende banetransportør	78
10.1.1	Lovgivning	78
10.2	Den multimodale transport, hvor banetransport indgår	80
11	UDSTRÆKNINGEN AF VARETÆGTSPERIODEN INDENFOR MULTIMODALE AFTALER	82
11.1	Problemstillingen	82
11.2	Netværsklausulen i NSAB2015 § 2	84
11.3	Ikke-lokaliserbare skader og udfyldende dansk ret	87
11.4	Omlæsning og oplagring	88
12	KONKLUSION	89
	LITTERATURLISTE	91

1 Indledning og problemformulering

I ældre tid stod produktions- og handelsvirksomhederne selv for transporten af deres gods, men siden verdenshandlen begyndte at tage fart, overgik udførelsen af transporten gradvist til professionelle transportører. Dengang som nu var søtransport den vigtigste transportform, men med fremkomsten af jernbanen, hjulkøretøjer og luftfartøjer er transporten gradvist blevet multimodal.

Den kontraherende transportør er særligt siden opfindelsen af containertransport kommet til at spille en større rolle, og han er gået fra oprindeligt kun at formidle til nu at kontrahere og koordinere den samlede transport af godset, uanset hvilket transportmiddel som benyttes. Globaliseringen og den verdensomspændende handel har endvidere medført et stadigt større markedsbegreb for, at gods transporteres internationalt, hvilket har medført et stigende antal af multimodale transportører.¹ Behovet for multimodal transport er også drevet af erhvervslivets ønske om stadigt hurtigere og mere gnidningsløse transportører. Endvidere giver den hastige teknologiske udvikling mulighed for flere forskellige og stadigt mere miljørigtige transportmidler. Foran os venter tilsyneladende førerløse lastbiler og skibe samt droner, hvilket vidner om den hastige udvikling transportbranchen undergår.

Den transportretlige lovgivning har derimod ikke undergået samme hastige og omfattende udvikling som transportbranchen, og er stadig hovedsageligt udformet med henblik på at regulere de enkeltvis unimodale transportformer. Derved opstår spørgsmålet om hvorvidt (og i givet fald i hvilket omfang) den nuværende unimodale lovgivning, som er fra en tid hvor mulitmodal transport ikke var lige så udbredt, finder anvendelse på en samlet multimodal transport.

Man kan overordnet ud fra lex specialis-betragtninger argumentere for at se de unimodale love som enkeltstående specialreguleringer, der kun gælder den transportform, som de er sat i verden for at regulere. Ud

¹ Vestergaard Pedersen, Transportret (2008), side 52.

fra den logik kan det man slutte, at multimodale transporter er noget andet og nyt, altså en transportform *sui generis*.²

Modsat kan man også argumentere for at søge at udlede en fællesmængde af transportretlige principper, som gælder for alle transportformer. De unimodale transportlove har trods alt en række lighedstræk i opbygning og principper, og f.eks. er CMR-loven i høj grad bygget over CIM-reglerne.³

Løsningen er imidlertid ikke (kun) at finde et deklatorisk fundament at fortolke multimodale transportaftaler ud fra. Problemstillingen er, at de unimodale love er beskyttelsespræceptive og CMR-loven er tilmed fuldstændigt præceptiv. Derfor er det afgørende at finde svar på, om og i givet fald i hvilket omfang multimodale transportaftaler er lovreguleret.

Der er mange delspørgsmål, som hver især er væsentlige. Hvilke ansvarsbegrænsningsbeløb gælder i den multimodale transport? Hvilke reklamations- og forældelsesfrister er gældende og under hvilke betingelser?

Et af de ligeledes helt centrale spørgsmål i den forbindelse er, hvordan man fastlægger *udstrækningen af ansvarsperioden* i en multimodal transport. Den unimodale lovgivning er imidlertid ikke klar med hensyn til varetægtsperiodens udstrækning, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, da de kommercielle aktører har behov for forudsigelighed i retsanvendelsen. De mange andre aktører, som f.eks. de handlende, transportørerne, speditører, havnevirksomheder mv., har brug for at kende retsgrundlaget, så de herudfra kan indgå klare og fyldestgørende aftaler uden risiko for at komme i konflikt med den ufravigelige lovgivning, der er et af transportrettens væsentligste karakteristika.

Det er imidlertid endnu ikke endeligt afklaret *om og i hvilket omfang* de multimodale transporter er underlagt aftalefrihed. Herunder er det uafklaret, om de generelt ufravigelige regler om varetægtsperiodens

² Ramberg, Jan. Spedition och fraktavtal (1983), side 105.

³ CMR-konventionen er i høj grad baseret på Bernkonventionen af 25/10-1952 om befordring af gods på jernbaner (CIM-konventionen). Anker Mikkelsen, Jes. Forældelsesregler i CMR-loven. U1980B.149.

udstrækning i de unimodale transportlove virker begrænsende ved koncipering af multimodale transportaftaler.

Specialet søger derfor at besvare dette spørgsmål:

Hvorledes afgrænses den kontraherende transportørs varetægtsperiode ved en multimodal transport?

2 Afgrænsning og disponering

Specialet er afgrænset til alene at behandle den transportretlige varetægtsperiode indenfor almindelig dansk transportret og i den unimodale lovgivning (søloven⁴, CMR-loven⁵, luftfartsloven⁶ og jernbaneloven⁷, herunder COTIF-konventionen samt konventionens bilag B, CIM-konventionen, som i det følgende kaldes CIM-reglerne).

De underliggende ansvarsbestemmelser inddrages kun i begrænset omfang, da formålet alene er at undersøge perioden fra modtagelse af godset til transport og indtil aflevering. Varetægtsperioden ved opbevaring og warehousing går i hovedsagen fri af den unimodale lovgivning, og er derfor ikke inddraget.

Søtransport, CMR-transport og lufttransport behandles i større omfang end banetransport, idet der kun foreligger sparsom praksis og litteratur om banetransport. Banetransport er dog i mange lande en meget relevant transportform, og det er derfor nødvendigt for den fuldstændige besvarelse også at inddrage banetransport, trods den begrænsede mængde retskilder.

⁴ Lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014 søloven.

⁵ Lovbekendtgørelse nr. 1122 af 18. september 2015 lov om fragtafalter ved international vejtransport.

⁶ Lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 luftfartsloven.

⁷ Lovbekendtgørelse nr. 686 af 27. maj 2015 jernbaneloven.

3 Metode og retskilder

Dette speciale undersøger gældende ret indenfor de relevante transportretlige retsområder, hvormed den retsdogmatiske metode er anvendt. Domspraksis og den juridiske teori bliver analyseret og diskuteret, for at undersøge de forskellige syn på gældende ret. Med domstolenes afgrænsning af varetægsperioden i de enkelte særlove sammenholdt med lovgivning og juridisk teori udledes det, hvilke forhold som afgrænser varetægsperioden i multimodale transporter. På baggrund af denne metode udledes gældende ret.

De centrale retskilder er naturligvis søloven, CMR-loven, luftfartsloven og CIM-reglerne. Derudover inddrages lovforarbejderne, betænkninger og lovkommentarer. De folkeretlige konventioner, der »ligger bag« lovene udgør endvidere væsentlige fortolkningsbidrag og inddrages således også.

Idet lovgivningen efterhånden er af ældre dato, er retspraksis i dag måske den vigtigste retskilde indenfor transportretten, og der inddrages både dansk og udenlandsk retspraksis. Inden for det søretlige område er der på baggrund af det mangeårige nordiske lovsamarbejde⁸ om søloven særligt inddraget norske domme. Engelsk og belgisk retspraksis er også inddraget til at belyse visse af de snævre problemstillinger omkring multimodal transport, hvor retspraksis er sparsom. Endelig inddrages naturligvis de centrale værker i den ganske omfattende juridiske litteratur om multimodale transporter.

⁸ Falkanger, Bull, Rosenberg Overby, Søren (2013), side 24.

4 Den transportretlige varetægtsperiode og den multimodale transport

I det følgende undersøges, om den multimodale transportaftale og varetægtsperiode er underlagt aftalefrihed eller om den »gribes« af de præceptive særlove. Såfremt der ikke er aftalefrihed, må de unimodale særlove gælde, og derfor gennemgås særlovenes anvendelsesområder. Man må i den forbindelse undersøge, om særlovene opstiller aftalekrav,⁹ og om dette forhindrer lovenes anvendelse på multimodale aftaler. I den forbindelse belyses, om de overordnede reguleringssystemer kan være retningsgivende for, hvordan multimodale aftaler kan indgås.

Det transportretlige varetægtsløfte indebærer, at transportøren er ansvarlig for godset, når det er i hans varetægt. Varetægtsperioden indtræder, når transportøren har modtaget godset til transport og ophører når godset er afleveret til rette modtager. Under varetægtsperioden skal transportøren udføre transporten og generelt tage vare på godset i perioden fra modtagelse til aflevering. Bliver godset forsinket, beskadiget eller bortkommer, imens det er i transportørens varetægt, foreligger der misligholdelse, og transportøren er som minimum underlagt et præsumptionsansvar.

De enkelte transportformer er hver især reguleret under én særskilt unimodal transportlov, hvor varetægtsperioden også er reguleret. Derfor bliver spørgsmålet, hvilket retligt grundlag (udover den udfyldende baggrundsret), som regulerer den kontraherende transportørs varetægtsperiode, når en transportaftale er multimodal.

Multimodale transporter kan kendetegnes ved at være en kombination af flere forskellige transportmidler, hvor den samlede strækning er regu-

⁹ Ved aftalekrav forstås, at lovens anvendelse forudsætter, at den konkrete transportform er aftalt, altså f.eks. søtransport, og at det ikke er nok for at bruge loven, at transporten blot *udføres* som søtransport.

leret under én transportaftale.¹⁰ Det er ikke et krav, som ved unimodal transport, at de transportmidler, som anvendes ved multimodal transport, er kendt ved aftalens indgåelse.¹¹

Som den nuværende danske retsstilling er, findes der ikke én lov, der regulerer multimodale transportaftaler i sin helhed. FN-konventionen om international multimodal transport af gods som blev vedtaget i Genève i 1980 er ikke underskrevet af Danmark og ikke er trådt i kraft.¹² Man må derfor konstatere, at det (bortset fra enkelte multimodale bestemmelser i den unimodale lovgivning, som f.eks. CMR-lovens § 3, stk. 2) som udgangspunkt kun er de unimodale transportaftaler, som er reguleret af særlove og bagvedliggende konventioner.

I mangel af lovgivning og konventionsregulering, må udgangspunktet for multimodale transportaftaler derfor antages at være aftalefrihed, hvilket vil sige, at parterne som udgangspunkt kan indgå og udforme aftalerne som de ønsker. I praksis vil den kontraherende transportør ofte udfærdige et samlet multimodalt fragtbrev eller konnossement, enten i form af et »skræddersyet« konnossement, som virksomheden selv har fået udarbejdet, eller gøre brug af en af stan dardaftalerne fra de forskellige organisationer i transportbranchen, f.eks. FIATA¹³ eller BIMCO¹⁴. Brugen af konnossementer tjener endvidere som grundlag for remburs således,

¹⁰ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 966 anfører, at en multimodal transportaftale er en selv stændig type aftale, som er underlagt aftalefrihed. Dette understøttes af Ulla Fabricius. I engelsk ret anses en multimodal transportaftale for at være flere enkeltstående unimodale aftaler, hvor hver transportform reguleres særskilt, af de enkelte konventioner, jf. Clarke, *A Multimodal Mix-up*, side 211-212. Den engelske opfattelse også herskende i belgisk, fransk, hollandsk og tysk ret, jf. *Erhvervsjuridisk tidskrift*, ET.2008.331, Stinne Taiger Ivø, Vibe Ulbeck: *Optioner og ansvar i transportaftaler*.

¹¹ Multimodal transport også kendt som »kombinerede transporter«, »sammensatte transporter«, Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 52. Multimodale transporter skal afgrænses overfor successive transporter, hvor samme transportmiddel anvendes flere gange på hinanden følgende strækninger.

¹² Kun 6 lande har underskrevet, og 11 lande ratificeret konventionen og til ikrafttrædelse kræves 30 sta ters ratifikation. Danmark ikke tiltrådt nævnte konvention.

¹³ FIATA: International Federation of Freight Forwarding Associations, den international overbygning til Nordisk Speditørforbund.

¹⁴ BIMCO: The Baltic and International Maritime Counsel, anses for at være verdens største søfartsorganisation og arbejder for at harmonisere reglerne indenfor shipping.

at hvis betalingen mellem køber og sælger skal afvikles via remburs, vil det være nødvendigt med et konnossement. Det praktiske behov for at der anvendes velkendte transportdokumenter kan dermed i sig selv begrænse udformningen af den multimodale transportaftale.

Det centrale spørgsmål er imidlertid, hvorvidt der generelt gælder *fuldstændig* aftalefrihed, altså i hvilket omfang de unimodale særlove finder anvendelse på multimodale aftaler eller multimodale transportforløb.

Såfremt det kan aftales, at unimodale særlove kan omfatte andre transportformer, vil særlovene dermed kunne regulere en multimodal transportaftale. Den kontraherende transportørs varetægtsperiode for den samlede multimodale transport vil dermed blive fastlagt og afgrænset indenfor et unimodalt regelsæt.

Hvis man finder, at særlovene kan regulere multimodale transportaftaler, opstår der en ny udfordring på grund af hver enkelt særlovs præceptive karakter. Det må i den forbindelse overvejes, om den enkelte transportform blot i kraft af sin *udførelse*, f.eks. søtransport, bliver grebet af den præceptive sølov.

Om særlovene finder anvendelse på andre transportformer og multimodale transport, er i teorien besvaret ved en sondring mellem to fortolkningsprincipper, nærmere bestemt om særlovene finder anvendelse ved »transportens faktiske udførelse«, eller om der er et »aftalekrav« i lovene.¹⁵ Hvorvidt særlovene og tilhørende konventioner opstiller et aftalekrav gennemgås i de enkelte unimodale afsnit nedenfor. Der stilles i den forbindelse spørgsmål ved særlovenes ufravigelighed overfor betingelsen om et aftalekrav.

I det følgende gennemgås reguleringssystemerne for indgåelse af multimodale transportaftaler. Derefter vendes tilbage til de unimodale særlove og de nævnte fortolkningsprincippers betydning for den videre adgang til at regulere varetægtsperioden i multimodal transport.

¹⁵ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 941 ff.

5 Overordnede reguleringssystemer for multimodal transport

Indenfor den juridiske litteratur har man med henblik på at løse »det multimodale problem« udviklet nogle overordnede reguleringssystemer. Hovedformerne er det uniforme ansvarssystem, netværkssystemet og det modificerede netværkssystem.¹⁶ Formålet med reguleringssystemerne er teoretisk at løse de problemer, som opstår for både lokaliserbare og ikke-lokaliserbare skader. Reguleringssystemerne skal klarlægge lovvalget (eller dele heraf) og dermed bl.a. parternes ansvar og varetæftsperiode.

Det *uniforme* ansvarssystem kendetegnes ved, at den multimodale transportørs ansvar reguleres af samme unimodale regelsæt, f.eks. således at søloven også finder anvendelse på en forudgående vejtransport og en efterfølgende banetransport. Dette system er overskueligt, da aftalens parter alene skal tage stilling til ét regelsæt, og det er ikke afgørende at kunne lokalisere skaden for valget af ansvarsregler. Ansvarsgrundlaget vil dermed stå klart for begge parter. Vare tæftsperiodens udstrækning bliver også mere forudsigelig for den kontraherende transportør, da han alene skal tage stilling til udstrækningen af det valgte regelsæts varetæftsperiode. Dette er alene muligt, hvis varetæftsperiodens definition er »fleksibel« nok til også at kunne rumme andre transportformer, og ikke er specifikt knyttet til et bestemt transportmiddel. Er det eksempelvis aftalt, at sølovens kapitel 13 skal gælde, kan transportøren tage udgangspunkt i afgrænsningen i sølovens § 274. Det uniforme ansvarssystem må dog kun være anvendeligt i det omfang, hvor aftalekrav i særlovene ikke forhindrer regelsættet i at omfatte en samlet multimodal transport. Dette belyses senere ved gennemgang af Højesterets dom i sagen U.1982.398H, hvor Haag-reglerne¹⁷ fandt anvendelse på den samlede aftale, idet dette var aftalt, og der ikke var anden præceptiv lovgivning, der forhindrede anvendelsen af Haag-reglerne. Det uniforme ansvarssystem er derfor

¹⁶ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 932.

¹⁷ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and Protocol of Signature (Brussel, 25. august 1924).

alene anvendeligt i det omfang, at den rele vante præceptive lovgivning tillader den udstrakte anvendelse.

Ved brug af undertransportører til udførelse af transporten er det uniforme ansvarssystem ikke fordelagtigt at anvende, medmindre den kontraherende transportør kan aftale eller på anden måde er sikker på, at den valgte unimodale lovgivning også regulerer *undertransportørens* ansvar. Er det ikke muligt at ensarte ansvarsgrundlaget med undertransportøren, også kaldet at sikre *back-to-back dækning*, kan dette give anledning til regresproblemer, idet ansvarsgrundlagene vil være forskellige.¹⁸

I netværkssystemet er transportørens ansvar reguleret af forskellige unimodale ansvarsregler, som gælder for de enkelte strækninger i den multimodale transport. De ansvarsregler, som gælder mellem afsenderen og den kontraherende transportør, er derfor også gældende mellem den kontraherende transportør og en given undertransportør. Dette medfører en klar opdeling af transportstrækningen og ansvarsreglerne. Såfremt der opstår en skade på søstrækningen i en multimodal transport, er det (hvis man anvender netværkssystemet) søloven, som finder anvendelse. Den kontraherende transportør skal derfor være opmærksom på, om der for de enkelte regelsæt gælder aftalekrav, således at loven alene finder anvendelse, såfremt det er aftalt. Han skal tilmed være opmærksom på anvendelsen af relevante transportdokumenter, som har bevisbetydning, når overtagelse og aflevering for varetægtsperioden skal afgrænses. Den betydning, som retten tillægger parternes brug af transportdokumenterne, bliver gennemgået senere.

Netværkssystemets opdeling af ansvar kan vise sig som en ulempe i det tilfælde, hvor der opstår en ikke-lokaliserbar skade. I dette tilfælde er det uvist, hvordan transportøren må hæfte over for afsenderen, da skaden ikke kan henføres til en bestemt unimodal lovgivning. Den kontraherende transportør har derfor ikke et sikkert overblik over udstrækningen af det mulige ansvar, da det er tilfældigt, hvor der opstår en skade, og hvilket unimodalt regelsæt som dermed vil gælde.

Det modificerede netværkssystem adskiller sig typisk fra et rent netværkssystem, ved at indføre den modifikation, at ikke-lokaliserbare

¹⁸ Andersen Roost, *Multimodale transporter Juridiske rammebetingelser* (2012), side 116.

skader¹⁹ skal reguleres af ansvarsreglerne i et bestemt unimodalt system.²⁰ Valget af unimodalt regelsæt for ikke-lokaliserbare skader kan eksempelvis være ud fra den mest dominerende transportform (hovedtransporten) men kan principielt ske på vilkårligt grundlag, altså uden at man tager hensyn til transportens fysiske udførelse. En variant kan være, at man – for det tilfælde at netværksklausulen ikke fører til noget sikkert valg af unimodalt ansvarssystem – supplerende opstiller konkrete fall-back regler vedrørende særligt vigtige spørgsmål, f.eks. ansvarsbegrænsning og forældelse, således som det ses i NSAB.

Et modificeret netværksansvar må anses for at være den mest fordelagtige regulering for den kontraherende transportør, da det giver en større forudsigelighed for, hvilket regelsæt som skal gælde og dermed klarhed over den relevante varetægsperiode. Transportøren kan ved denne form tilmed være sikker på, at det aftalte unimodale regelsæt faktisk finder anvendelse på det relevante transportmiddel og henholde sig til hver enkelt lovgivning. Det modificerede netværksansvar anses derfor også for på grundigere vis at regulere den kontraherende transportørs forhold til undertransportører.

Den kontraherende transportør må – inden den multimodale aftale indgås – undersøge, om den valgte unimodale lovgivning kan anvendes på den samlede eller en bestemt strækning, og om den konkrete særlovs anvendelsesområde forhindrer dette. I praksis sker dette dog sjældent, idet transportaftaler ofte indgås hurtigt og relativt formløst.

Ved valget af reguleringssystem bør den kontraherende transportør endvidere være opmærksom på forskellene i regelsættenes ansvarsgrundlag, forældelsesregler og ansvarsbegrænsningsreglerne.

De unimodale særloves anvendelsesområder skal nu undersøges, da særlovenes præceptive karakter er afgørende for, om de griber ind i den multimodale transportaftale. I givet fald vil dette medføre, at der ikke gælder fuldstændig aftalefrihed for multimodale aftaler. Det skal derfor indledningsvis afklares, hvornår særlovene finder anvendelse. Om særlovene kan anvendes på multimodale aftaler gennemgås særskilt.

¹⁹ Ikke-lokaliserbare skader kan f.eks. være temperaturskader, som udvikler sig over tid, hvor det ikke er muligt at bevise, under hvilken del af transporten skaden er opstået.

²⁰ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 933.

6 De unimodale transportformer

I en unimodal transportaftale er det aftalt, at ét specifikt transportmiddel skal anvendes til udførelse af transporten. Gennemgangen af følgende retsområder er begrænset til stykgodstransport.

Søretten reguleres af Haag- og Haag-Visby-reglerne²¹, som indarbejdet i sølovens kapitel 13 sammen med Hamburg-reglerne²². Hamburg-reglerne er alene indarbejdet i det omfang, at de ikke strider mod Haag-Visby reglerne. I reguleringen af international vejtransport har Danmark tiltrådt CMR-konventionen²³, som er inkorporeret i dansk ret gennem CMR-loven. For så vidt angår lufttransport er Montrealkonventionen²⁴ inkorporeret gennem luftfartslovens kapitel 9 og Warszawa-konventionen²⁵ (herunder også de mange efterfølgende ændringer og opdateringer) som bilag til loven. Danmark har også tiltrådt COTIF-konventionen²⁶ samt konventionens bilag B, CIM-konventionen²⁷, som også er indarbejdet i dansk ret og regulerer banetransport.

De enkelte unimodale loves anvendelsesområde har betydning for, om (og i hvilket omfang) særlovene kan anvendes på multimodale transporter.

6.1 Søtransport

Stykgodstransport er reguleret af sølovens kapitel 13. Det fremgår af sølovens § 252, stk. 1, at kapitel 13 finder anvendelse *aftaler om søtransport*. Søloven opstiller derved et »aftalekrav«, der som udgangspunkt

²¹ The Hague-Visby Rules, The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968.

²² Hamburg Rules, United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.

²³ Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route.

²⁴ Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for international luftbe fordring.

²⁵ Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929.

²⁶ Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980.

²⁷ CIM, Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail, Appendix B to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF).

må medføre, at multimodale transportaftaler ikke gribes af søloven. Aftalekravets betydning for multimodale transporter gennemgås i den videre fremstilling.

Reglerne i sølovens kapitel 13 er beskyttelsespræceptive og kan ikke fragives til skade for afsenderen eller modtageren, jf. sølovens § 254. Transportøren kan dog påtage sig et videregående ansvar og forpligtelser.

Der er reelt ingen formkrav ved indgåelse af aftaler om søtransport, selvom det som oftest sker gennem udstedelse af et standardiseret dokument, som f.eks. en søfragtseddel²⁸ eller et konnossement²⁹. Sølovens kapitel 13 finder anvendelse på alle aftaler om søtransport med undtagelse af certepartier.³⁰

6.2 International vejtransport

Specialet fokuserer på international vejtransport, og derfor behandles CMR-loven. CMR-loven finder anvendelse på *aftaler om international vejtransport af gods med køretøj* fra Danmark og mellem fremmede stater, hvoraf mindst den ene part har tiltrådt konventionen, jf. CMR-lovens § 1. Ud fra denne ordlyd opstiller CMR-loven et aftalekrav. Det gennemgås i kapitel 4, om aftalekravet i CMR-loven begrænser CMR-lovens anvendelse på andre transportformer.³¹

²⁸ Søfragtsedlens funktioner reguleres i sølovens §§ 308-309. Den har funktion som forhåndsbevis for transportaftalen med hensyn til oplysninger om godset, og for transportørens modtagelse af godset som angivet i dokumentet. I modsætning til et konnossement er søfragtsedlen ikke et negotiabelt dokument.

²⁹ Konnossementets funktioner reguleres i sølovens §§ 292-307. Konnossementet har ligeledes funktion som bevis for transportaftalen og modtagelse af godset. En afgørende funktion er tilmed, at transportøren alene skal udlevere godset mod dokumentets tilbagelevering, og det kan derfor siges, at konnossementet fungerer som en »nøgle til godset«. Konnossementet er et negotiabelt dokument, hvilket indebærer, at indehaveren er legitimeret til at råde over godset og kræve det udleveret. Dette giver godtroende erhverver mulighed for at ekstingverer transportørens indsigelser og andres tredjemands ret til godset.

³⁰ Bredholt, Martens, Mathiasen og Philip, Søloven med kommentarer (2012), side 373.

³¹ Ved indenlandsk vejtransport er udgangspunktet aftalefrihed. Færdselsloven supplerer parternes aftale, som konciperes på baggrund af almindelig obligationsret. Ansvarsgrundlagt i færdselsloven er objektivt.

CMR-loven finder derfor anvendelse, når kun det ene land har tilsluttet sig CMR-konventionen, og det fremgår udtrykkeligt af parternes aftale, at loven finder anvendelse.

CMR-loven er fuldstændigt præceptiv, hvilket indebærer at loven både beskytter transportøren og afsenderen. Aftalebestemmelser, der fraviger loven, er derfor ugyldige. Modsætningsforholdet kan ses i søloven og luftfartsloven, som er beskyttelsespræceptive og dermed alene kan fraviges til fordel for afsenderen.

En aftale om vejtransport bekræftes normalt ved et fragtbrev, men dette er ikke et formkrav.³² Fragtbrevet fungerer som et bevis for de aftalte vilkår og fragtførerens modtagelse af godset, jf. CMR-lovens § 11.

6.3 Lufttransport

Aftaler om lufttransport er reguleret af luftfartsloven. I den forbindelse er det vigtigt at afklare, hvilket konventionsgrundlag som gælder, da der er forskel i ansvarsgrundlaget, forældelsesregler og ansvarsbegrænsningsbeløbet.

To regelsæt kan anvendes ved regulering af aftaler om lufttransport. Det ene regelsæt fremgår af kapitel 9 i luftfartsloven som er baseret på Montrealkonventionen.³³ Det andet regelsæt følger som et bilag til luftfartsloven og er baseret på Warszawasystemet.³⁴ Bilaget anvendes ved befordring af gods til eller fra lande, der ikke har tilsluttet sig Montrealkonventionen eller har tilsluttet sig Warszawasystemet.

³² Det centrale i fragtbrevets indhold er beskrivelsen af godset. Fragtbrevet udstedes i 3 eksemplarer som underskrives af afsenderen og fragtføreren, jf. CMR-lovens § 6. Det ene fragtbrev overgives til afsende ren, det andet følger godset og det tredje beholdes af fragtføreren. Det er ikke et negociabelt dokument.

³³ Montrealkonventionen blev underskrevet 28. maj 1999 og trådte i kraft 4. november 2003. EU-landene og Norge ratificerede konventionen 29. april 2004. Konventionens titel er »Konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring«. Danmark har underskrevet og ratificeret konventionen i 2007.

³⁴ »Warszawasystemet« henviser til Warszawa-konventionen fra 1929 med efterfølgende ændringsprotokoller som dækker over Haag-protokollen og Guadalajara konventionen.

Montrealkonventionen er en konsolidering og bl.a. med hensyn til ansvarsbegrænsningsbeløbene en modernisering af Warszawasystemet.

Når begge regelsæt finder anvendelse, skal luftfartsloven anvendes frem for bilaget. Luftfartslovens anvendelsesområde følger af luftfartslovens § 90, hvor det fremgår, at loven finder anvendelse ved befordring med luftfartøj af passagerer, rejsegods eller gods, når befordringen udføres mod betaling. Loven finder anvendelse ved indenrigstransport i Danmark og ved international transport omfattet af Montrealkonventionen, jf. luftfartslovens § 90, stk. 1, nr. 1 og nr. 2.

Loven finder tilmed anvendelse ved international transport til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tiltrådt Warszawasystemet, jf. luftfartslovens § 90, stk. 1, nr. 3. Yderligere omfatter loven international transport af gods til og fra Danmark med luftfartøj fra lande, der ikke har tilsluttet sig Montrealkonventionen, men har tilsluttet sig Warszawasystemet som ændret ved Montreal protokol nr. 4, jf. luftfartslovens § 90 a, stk. 2.

Luftfartslovens regler er beskyttelsespræceptive for vareinteressen. Reglernes ufravigelige karakter er defineret i lovens § 112, stk. 1, hvor det følger, at aftaler, som forsøger at fritage befordreren for ansvar eller fastsætte lavere ansvarsgrænse, er ugyldige.

Det kan ikke læses entydigt ud af luftfartsloven, om der opstilles et aftalekrav. Det gennemgås derfor senere, om Højesteret indfortolker et aftalekrav i luftfartsloven.

Ved indgåelse af en aftale om lufttransport anvendes et luftfragtbrev,³⁵ jf. luftfartslovens § 94. Dette er dog ikke et formkrav.³⁶ For at gøre luftfragtbrevet gældende som forhåndsbevis, skal afsenderen sikre sig, at

³⁵ Aftalens materielle indhold vil ofte anvende IATA's standardbetingelser i kombination med det relevante konventionsgrundlag. Luftfragtbrevet har funktion som forhåndsbevis for aftalens indgåelse, godsets modtagelse og vilkårene for befordringen, jf. luftfartslovens § 101. Indholdet i luftfragtbrevet skal opfylde de relevante krav om godsets vægt, afgangsstedet og bestemmelsesstedet samt aftalt landingssted, hvis afgangsstedet og bestemmelsesstedet ligger i samme stat, jf. luftfartslovens § 97.

³⁶ Luftfragtbrevet udfærdiges i tre eksemplarer, hvor første eksemplar er til befordreren, andet eksemplar er til modtager og tredje eksemplar skal underskrives af befordreren og tilbageleveres til afsenderen efter at befordreren har modtaget godset til transport, jf. luftfartslovens § 95.

ovenstående oplysninger fremgår, og at befordreren skriftligt bekræfter oplysningerne. Er dette opfyldt, kan bevisbyrdereglen anvendes.³⁷

6.4 Banetransport

Stykgods, som transporteres ad jernbane er reguleret af jernbaneloven, som er sammensat af to underliggende regelsæt. COTIF-konventionen regulerer international banetransport af gods, og CIM-konventionen, som er bilag B til COTIF-konvention, finder anvendelse for international jernbanetrafik, jf. artikel 6, § 1, 1. pkt., litra b. I samspillet med ovenstående regelsæt fastsætter COTIF-konventionen alene overordnede regler som uddybes i CIM-reglerne. I CIM-reglerne anvendes begrebet »operatør«, men i det følgende anvendes begrebet »transportør«.

CIM-reglerne gælder for *enhver aftale om transport af gods med jernbane mod betaling*, når leveringsstedet ligger i en medlemsstat, og det er aftalt, at reglerne skal finde anvendelse, CIM-reglernes artikel 1, § 1. På baggrund af denne ordlyd lægges det til grund, at CIM-reglerne opstiller et aftalekrav.

Reglerne finder endvidere anvendelse, når overtagelse- og leveringsstedet er beliggende i to forskellige stater og hvor mindst én af staterne, er en medlemsstat, og parterne er enige om, at aftalen er underlagt CIM-reglerne, jf. artikel 1, § 2. CIM-reglernes artikel 1, §§ 3 og 4, omhandler multimodale transporter, hvilket gennemgås senere.

Jernbanelovens regler om stykgodstransport er præceptive, jf. CIM-reglernes artikel 5. Er en bestemmelse i aftalen i strid med reglerne, vil den således være ugyldig, dog medfører det ikke, at hele transportaftalen mister sin gyldighed. Reglerne er alene beskyttelsespræceptive til fordel for afsenderen, og den kontraherende transportør kan derfor udvide sit ansvar.

³⁷ Luftfragtbrevets bevisbetydning er begrænset i forhold til de andre transportområder. Dette illustreres ved afgørelsen U2001.520H, hvor afsenderen ikke havde sørget for de relevante oplysninger og modta geren kunne dermed ikke anvende bevisbyrdereglen og dermed ikke sandsynliggøre at godset var bortkommet under transporten. Højesteret fandt, at et luftfragtbrev som udgangspunkt ikke gælder som bevis for indholdet af godset. De øvrige betingelser i luftfartslovens § 100 skal være opfyldt og befordreren skal have bekræftet oplysningerne.

Ved indgåelse af transportaftalen forpligter transportøren sig til at transportere godset til det aftalte leveringssted mod betaling og udlevere godset til modtageren, jf. CIM-reglernes art. 6, § 1. Transportaftalen indgås normalt ved et fragtbrev, dog har dette ikke betydning for aftalens gyldighed.³⁸ Fragtbrevet er ikke et negotiabelt dokument og har derfor ikke de tredjemandsvirkninger, som kan afledes heraf. I modsætning til praksis for benyttelse af fragtbreve inden for de andre transportformer, skal der for jernbanegodset udstedes et fragtbrev for en enkelt godsvogn med pålæsset gods, medmindre dette er fraveget mellem parterne.³⁹

Det bliver gennemgået i kapitel 6, om aftalekravet i CIM-reglerne forhindrer anvendelse af reglerne til at omfatte multimodale transporter.

6.5 Anvendelse af de unimodale regler på multimodal transport

Formålet med at gennemgå de følgende fortolkningsprincipper er at vurdere, om og i givet fald hvornår varetægtsperioden inden for det unimodale regelsæt kan udstrækkes til at regulere en anden transportform, som indgår som en del af den samlede multimodale transport.

6.6 »Aftalekravet« eller »transportens faktiske udførelse«

Aftalekravet er et anvendelseskriterium, som betinger, at der skal foreligge en aftale om den bestemte transportform, for at den relevante særlov gælder. Dette kan f.eks. være kravet om en »aftale om lufttransport«, for at luftfartsloven finder anvendelse. Udføres transporten som en lufttransport, uden at dette er aftalt, er aftalekravet dermed ikke opfyldt. Dette princip anses for at være lagt til grund i dansk ret,⁴⁰ og belyses i den videre gennemgang af retspraksis og relevant lovgivning.

³⁸ Fragtbrevet indgås ud fra en ensartet model i medfør af CIM-reglernes artikel 6, § 8.

³⁹ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 916.

⁴⁰ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 941.

Modsat princippet om aftalekravet findes kravet om, at særlovene finder anvendelse blot ved »transportens faktiske udførelse«. Dette princip er af de engelske domstole anset for gældende ret. I sagen *Quantum Corporation Ltd. and others v. Plane Trucking and another* (2002) 2 Lloyd's Rep. 25 anførte den engelske Court of Appeal, at idet transportøren havde mulighed for at vælge at udføre transporten som en international vejtransport, og idet transporten blev udført således, fandt CMR-loven anvendelse.

Princippet om »transportens faktiske udførelse« er i dansk relevant for uspecificerede multimodale transportaftaler, hvor transportøren har valgfrihed med udførelsesmåden. Valgfriheden må netop medføre, at der ikke foreligger en aftale om en *bestemt* transportform.

Professor Vibe Ulfbeck og ph.d. Stinne Taiger Ivø diskuterer i artiklen *Optioner og ansvar i transportaftaler*, hvad der ligger i aftalekravet, og om transportens faktiske udførelse kan defineres, om transportaftalen må blive til en aftale om en bestemt form for unimodal transport.⁴¹ Forfatterne opdeler, i modsætning til Per Vestergaard,⁴² ikke særlovene og konventionernes anvendelse efter »udførelsen« og »aftalen«, men nærmere om udførelsesmåden kan berettige, at et konventionsgrundlag må regulere den udførte transportform. Forfatterne sonderer i stedet mellem de situationer, hvor det vurderes, om den valgte udførelse er kontraktmæssig eller ej.

Er udførelsesmåden ikke kontraktmæssig, vidner dette om en situation, hvor transportøren ikke på egen vis kan vælge at udføre transporten på anden vis end aftalt og derigennem opnå en bedre retsstilling gennem et andet konventionsgrundlag. Altså kan transportøren ikke opnå en bedre retsstilling ved at begå aftalebrud. Forfatterne henviser i den forbindelse til luftfartslovens § 108, stk. 4, hvor transportøren ikke uden afsenderens samtykke kan udskifte transportmidlet og opnå en bedre retsstilling. Som det senere illustreres i U.2008.1638H fulgte Højesteret denne argumentation, således at transportøren ikke kunne vælge et for ham mere fordelagtigt lovgrundlag ved at udføre transporten med et

⁴¹ Erhvervsjuridisk tidsskrift, ET.2008.331, Stinne Taiger Ivø, Vibe Ulfbeck: *Optioner og ansvar i transportaftaler*

⁴² Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 941.

andet transportmiddel end det aftalte. Transportøren kan ikke opnå en bedre retsstilling gennem et aftalebrud.

Er udførelsesmåden kontraktmæssig, opstiller forfatterne den situation, hvor transportøren gennem en option i aftalen selv kan vælge det transportmiddel, han ønsker skal udføre transporten. Her fortolkes udnyttelsen af optionen, og om indsættelse af optionen opfylder aftalekravet. Forfatterne argumenterer for optionens obligationsretlige karakter og retsvirkning, som en aftalt ret til at indgå en fremtidig aftale. I forhold til Højesterets underkendelse af optionens betydning i U 2008.1638H er dette interessant, da retsstillingen efter denne dom må anses for fastslået, således at en kontraherende transportør ikke kan indføre en valgfrihed til de unimodale særlove ved at indsætte optioner og herigennem afgrænse sin varetægtsperiode.

Diskussionen i ovennævnte artikel har netop betydning for aftalekravet og varetægtsperiodens afgrænsning, da Højesteret finder, at aftalekravet ikke anses for opfyldt, når det fremgår af en option. Dette begrænser den kontraherende transportørs adgang til at regulere sin varetægtsperiode gennem flere unimodale regelsæt ved at udfærdige aftaler med optioner. Der må stilles spørgsmål til, om Højesteret havde anerkendt optionen og anset aftalekravet i optionen for mere specifikt opfyldt, såfremt der forelå et CMR-fragtbrev.

6.7 Opsummering

Ud fra ovenstående må det konkluderes, at hver særlov er præceptiv og opbygget omkring et aftalekrav. Udfordringen med særlovenes aftalekrav melder sig i den situation, hvor der er indgået en uspecificeret multimodal transportaftale, idet aftalekravet ikke kan opfyldes. Denne situation er endvidere langt fra den virkelighed, som de præceptive love sigtede på at regulere.

Aftalefrihed for de multimodale transportaftaler må således være udgangspunktet, idet særlovene ikke er udfærdiget med henblik på at regulere multimodale aftaler. Aftalefriheden må endvidere indebære, at den kontraherende transportør i princippet kan regulere varetægtsperioden i multimodal transport med udfyldende dansk ret.

Særlovene forbliver dog aktuelle for den kontraherende transportør, fordi den udførende transportør vil være omfattet af den relevante særlov. På grund af særlovenes betydning i regresforholdet mellem den udførende og den kontraherende transportør, er det derfor afgørende at gennemgå varetægtsperioden i de unimodale særlove.

Det sidste og første led i transportkæden vil være de tidspunkter, hvor den kontraherende transportørs samlede varetægtsperiode indtræder og ophører. Den udførende transportørs ansvar vil i de nævnte situationer være omfattet af den præceptive særlov inden for den relevante transportform. Det bliver derfor relevant for den kontraherende transportør at kende udstrækningen af varetægtsperioden i den relevante særlov. Som et eksempel kan vejtransporten blive det sidste led i den multimodale kæde, og det betyder, at ophøret af varetægtsperioden i CMR-loven vil definere, hvornår den samlede multimodale varetægtsperiode ophører.

Med udgangspunkt i denne tankegang er det relevant at gennemgå de unimodale regelsæt for at kende udstrækningen af den kontraherende transportørs varetægtsperiode i multimodal transport.

6.8 Den videre fremstilling

I det videre bliver der set nærmere på den enkelte unimodale lovgivning, da særlovene i kraft af deres præceptivitet regulerer hver enkelt strækning i den multimodale transport. Inden for hvert enkelt unimodalt område overvejes i det følgende, om lovgivningen kan udstrækkes til andre transportformer og aftalekravets betydning herfor.

Analysen af retspraksis skal både afklare, hvordan varetægtsperioden på forskellig vis afgrænses inden for særlovene, men også om det generelt kan udledes, hvilke forhold domstole ne lægger vægt på i afgrænsningen af varetægtsperioden. Formålet er at udlede, hvordan den kontraherende transportør på mest fordelagtig vis kan afgrænse sin varetægtsperiode.

7 Søtransport

7.1 Varetægsperioden for den kontraherende transportør i en søtransport

7.1.1 Lovgivning

Dette kapitel skal afklare, hvordan varetægsperioden afgrænses i søloven, og om den kan udstrækkes til at gælde multimodal transport.

Udgangspunktet er, at transportøren er ansvarlig for godset i hele den periode, hvor godset er i transportørens varetægt, hvilket er i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen, jf. sølovens § 274, stk. 1.

Varetægsperioden i sølovens § 274 svarer til artikel 4 i Hamburg-reglerne. Varetægsperioden blev udvidet ved ændringen af søloven med inkorporeringen af Hamburg-reglerne, idet transportøren tidligere kunne begrænse sit ansvar efter tackle-to-tackle princippet. Princippet fulgte af Haag-Visby-reglerne og gjaldt for perioden fra lastning til losning, hvilket gav transportøren mulighed for at fraskrive sig ansvar for transport af godset til og fra skibet samt godsopbevaring. Med den nuværende bestemmelse er perioden således udvidet, idet transportøren efter § 274, ikke kan fraskrive sig ansvar for efterfølgende opbevaring af godset, jf. § 274, stk. 3, og transport til og fra skibet, hvis transporten udføres af rederiet. Håndtering af godset i terminalen er efter lovændringen også omfattet af § 274, hvis denne udføres af transportøren.

Tidspunktet for varetægsperiodens indtræden og ophør er afgørende for, om transportøren ifalder ansvar efter sølovens ansvarsbestemmelse i § 275. Er varetægsperioden ikke indtrådt, kan der ikke pålægges transportøren et ansvar for godsets bortkomst, beskadigelse og forsinkede udlevering på bestemmelsesstedet efter sølovens § 275.

Varetægsperiodens indtræden er afgrænset i sølovens § 274, stk. 2 og regnes fra det tidspunkt, hvor transportøren modtager godset fra aflasteren, myndighed eller anden tredjemand, indtil godset skal leveres efter gældende love eller forskrifter i lastehavnen. Denne afgrænsning er

i overensstemmelse med perioden i Hamburg-reglernes artikel 4, stk. 2, og periodens udstrækning er mere præcist reguleret i Hamburg-reglerne end i Haag-Visby-reglerne.

Det konkrete tidspunkt for transportørens modtagelse af godset må vurderes ud fra omstændighederne ved den faktiske ladningshåndtering.⁴³

Sølovens § 274, stk. 3, nr. 1-3 regulerer, hvornår varetægtsperioden ophører. Ophøret kan ske, når godset bliver udleveret til modtageren, jf. sølovens § 274, stk. 3, nr. 1. Dette beror på den faktiske godshåndtering, og hvornår godset anses for udleveret til modtageren, men udgangspunktet må være, at når modtageren tilkendegiver at have modtaget godset, anses det for udleveret. Afgrensningen illustreres i U.2008.2256 S, hvor en trailer blev anset for udleveret til modtageren i overensstemmelse med mangeårig praksis mellem parterne, som indebar, at trailerne blev henstillet på en særlig plads. Retten fandt, at varetægtsperioden derfor måtte anses for ophørt.⁴⁴

Modsætningsvis i U.2011.271 H blev varetægtsperioden ikke anset for ophørt, da der ikke var en udtrykkelig aftale mellem parterne om henstilling af traileren for modtagerens risiko. I dette tilfælde var der dog tale om en fælles aflåst plads. Højesteret udtalte konkret om sølovens § 274, stk. 3, at denne bestemmelse må anses for udtømmende at regulere varetægtsperiodens ophør.⁴⁵

Melder modtageren af godset sig ikke inden for rimelig tid, kan transportørens varetægtsperiode også ophøre, når godset er lagt op for modtagerens regning i overensstemmelse med aftale, lov eller praksis i lossehavnen, jf. sølovens § 274, stk. 3, nr. 2. Oplægning kan ske i overensstemmelse med sølovens § 271 eller som følge af aftale eller praksis i lossehavnen.

Varetægtsperioden anses også for ophørt, når godset er overgivet til en myndighed eller anden tredjemand, som godset kan overgives til efter gældende lov eller forskrifter i lossehavnen, jf. sølovens § 274, stk. 3, nr. 3. Sigtet med denne del af bestemmelsen er told- og havnemyndigheder,

⁴³ Bredholt, Martens, Mathiasen og Philip, Søloven med kommentarer (2012), side 411.

⁴⁴ Sø- og Handelsrettens dom af 9. juni 2008 i sag 12-06.

⁴⁵ Højesteret dom af 27. oktober 2010 i Sag 96/2009. Tidligere instans Sø- og Handelsretten.

og det afgørende må være, at overgivelsen sker med udgangspunkt i gældende lov eller forskrifter i lossehavnen. Denne situation illustreres i FED 2002.703 S, hvor Sø- og Handelsretten ikke fandt det godtgjort, at lovgivning eller forskrifter i lossehavnen udtrykkeligt foreskrev, at godset skulle overgives til et stevedoreselskab.⁴⁶

For at give et historisk overblik skal det kort nævnes, at retspraksis viser, at transportørens ansvar først blev udvidet på lossesiden, til at gælde indtil godset var placeret på forsvarlig vis efter den afsluttede losning. Her kan nævnes ND 1950.527 SELMA THORDEN, ND 1961.255 RAGNHILD K og ND 1956.178, som alle ligger forinden ændringen af søloven i 1994 og fulgte tackle-to-tackle princippet. Endvidere vidner ND 1990.423 HUAL TRADER om et udvidet ansvar på lastesiden, som omfattede transportørens ansvar for skade, som blev påført lasten ved placering på skibssiden. Denne afgørelse ligger også inden lovændringen i 1994 og gennemgås derfor ikke.

Godset anses også for at være i transportørens varetægt, når transportørens medhjælpere eller ansatte er i besiddelse af godset. Dette er i overensstemmelse Hamburg-reglernes artikel 4, stk. 3, som anfører, at varetægsperioden gælder, så længe godset er under den nævnte persongruppes kontrol. Medhjælpere og ansattes kontrol med godset illustreres i FED 2003.1625, hvor retten fandt, at godset var i transportørens varetægt, selvom undertransportøren reelt var en afhjælper for afsenderen.⁴⁷ Den omhandlende skade blev anset for indtrådt under transporten, da godset var i transportørens varetægt.

Udover at udføre selve transporten, er transportøren også underlagt pligten til at udføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighed, tage vare på godset og i øvrigt på loyal vis varetage ejerens interesse, jf. sølovens § 262, stk. 1. En videregående omsorgs- og underretningspligt kan gælde i tilfælde, hvor det er aftalt, men de yderligere foranstaltninger, som varetages for kundens interesser, er for kundens egen regning og risiko, jf. sølovens § 266. De forpligtelser, som opstår ved transportørens

⁴⁶ Sø- og Handelsrettens dom af 27. februar 2002 i sag H-95/1999S.

⁴⁷ Sø og Handelsrettens dom af 11. juni 2003 i sag S-8-02.

modtagelse af godset, jf. sølovens §§ 255-261 samt udlevering af godset, jf. sølovens §§ 268-273, gennemgås ikke yderligere.

Er det konstateret, at varetægtsperioden er indtrådt, må det dernæst vurderes, om transportøren er ansvarlig for skade som følge af godsets bortkomst, beskadigelse, forsinkelse, eller om transportøren er ansvarlig som følge af brud på loyalitets- og omsorgsforpligtelser i varetægtsperioden.

Transportøren er ansvarlig for tab som følge af, at godset bliver beskadiget eller går tabt, mens det er i transportørens varetægt og tab som følge af godsets forsinkede udlevering, jf. sølovens § 275. Ansvarsgrundlaget er et præsumptionsansvar, og transportøren bliver ansvarlig, medmindre han godtgør, at fejl eller forsømmelse ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.⁴⁸ Har transportøren bevist, at skaden ikke skyldes hans fejl eller forsømmelse, bliver han ansvarsfri.⁴⁹

Ansvarsfrihed for transportøren kan endvidere indtræde, hvis konkrete ansvarsfrihedsgrunde i medfør af loven er opfyldt. Relevante ansvarsfrihedsgrunde er redningsforanstaltninger, kundens egen skyld, samvirkende skadesårsager, nautisk fejl og brand. Undtagelserne til nævnte ansvarsfrihedsgrunde er undtagelserne vedrørende nautisk fejl og brand, ansvar for transportørens egen fejl og skibets usødygtighed.

Transportøren kan endvidere blive ansvarsfri, hvis det er udtrykkeligt aftalt, at en bestemt del af transporten skal udføres af en undertransportør. Denne mulighed er interessant at vurdere, når det mellem parterne er aftalt, at transporten skal udføres multimodalt, og hvor en given undertransportør ikke er en søtransportør. Dette gennemgås i afsnittet om undertransportører i multimodal transport.

⁴⁸ Krav til transportørens bevis illustreres ved afgørelsen U.1981.425H, hvor Grønlandske Handel ifaldt ansvar for at transportere varer som gik i fordærv uden at indhente nærmere instrukser. Højesteret fandt, at når varerne ikke transporteres i kølerum, er der uforholdsmæssig stor risiko for skade ved fordærvelse. Grønlandske Handel vidste, i modsætning til afsenderen, at transporten ikke skete under afkøling og burde ikke have transporteret varerne uden at indhente nærmere instrukser.

⁴⁹ Transportør beviser at han ikke var ansvarlig for skaden illustreres ved afgørelsen: U1996.895H, hvor skibet ramt af en høj bølge så kæderne sprængtes og dæklasten faldt over bord. Højesteret fandt, at transportøren havde bevist og godtgjort at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelse med sikring af la sten.

7.1.2 Retspraksis

På trods af den udtrykkelige regulering i sølovens § 274, spiller retspraksis alligevel en central rolle ved afgrænsning af varetægtsperiodens indtræden og ophør.

De omstændigheder, som domstolene lægger vægt på ved vurderingen af, hvornår den kontraherende transportørs varetægtsperiode må anses for indtrådt eller ophørt, illustreres ved U.2008.2256S, U.2011.271H og U.2013.849/2H.

Den første dom illustrerer et tilfælde, hvor praksis for udlevering var aftalt, og transportørens varetægtsperiode derfor var ophørt. Sø- og Handelsrettens dom af 9. juni 2008 i sag U.2008.2256 S (DSV Road/Mols-Linien) vedrørte spørgsmålet, om godset var i transportørens, Mols-Liniens, varetæg ved dets bortkomst.⁵⁰

I sagen havde Mols-Linien og DSV Road indgået en samarbejdsaftale om årlig overførsel af 25.000-35.000 sættevogne, vogntog og trailere. Samarbejdsaftalen var reguleret af Mols- Liniens almindelige forretningsbetingelser. Sagen omhandlede to trailere, som blev indleveret til lastehavnen (Kalundborg Havn) og skulle sendes til lossehavnen (Århus Havn), men bortkom og blev først fundet langt senere. For den ene trailer, SUN 751, blev der udstedt en billet for overførsel af traileren til Århus. Denne trailer bortkom og blev fundet 14 måneder senere på en parkeringsplads i Århus. Den anden trailer, MZ 6856, skulle også overføres fra Kalundborg Havn til Århus Havn, men herfor var der ikke udstedt en billet og overførslen fremgik alene af en udskrift fra Mols-Liniens it-system. Ved afhentning af MZ 6856 kunne chaufføren ikke finde traileren på havnen i Århus og den blev først fundet 54 dage senere i Kalundborg Havn.

Sø- og Handelsretten skulle derfor tage stilling til, hvorvidt rederiets varetægtsperiode var ophørt, da trailerne bortkom. Det interessante i denne dom er bortkomst af traileren SUN 751, og rettens afgrænsning af varetægtsperioden herfor. Gennemgangen tager derfor udgangspunkt i denne.

⁵⁰ Sø- og Handelsrettens dom af 9. juni 2008 i sag 12-06.

Sø- og Handelsretten fandt, at Mols-Linien havde modtaget traileren SUN 751, da en chauffør havde konstateret trailerens tilstedeværelse på havnen i Århus og eftersom DSV ikke havde oplysninger om traileren i de måneder, hvor den var forsvundet, må det lægges til grund, at traileren var bortkommet ved, at nogen havde fjernet den.

I forhold til om varetægsperioden var ophørt ved udlevering, tog retten udgangspunkt i parternes aftale og bemærkede, at samarbejdet mellem parterne havde bestået igennem flere år, og der var enighed om henstilling af trailere på standpladsen i havnen. Denne gensidigt accepterede handle måde / stiltiende aftale indebar, at hver enkelt henstilling ikke blev kontrolleret, men at henstillingen alligevel var i overensstemmelse med aftalen om, at traileren måtte anses for udleveret til DSV. DSV foretog daglig kontrol af, hvilke trailere, der var placeret på en bestemt plads, og DSV's speditør anvendte denne plads som lagerplads og henviste chauffører til pladsen for afhentning.

Retten fandt altså, for så vidt angår SUN 751, at Mols-Linien, på baggrund af parternes aftale, ikke var ansvarlig for bortkomsten af denne trailer, idet bortkomsten først var sket efter at traileren blev udleveret til DSV jf. § 274, stk. 3. Det faktum, at der var udstedt en faktura for trailerens overførsel, og at overførslen fremgik af rederiets reservations-system, havde ikke betydning for varetægsperiodens ophør. Angående traileren MZ 6856 fandt retten, at traileren var modtaget af Mols-Linien. Retten bemærkede i den forbindelse, at selvom der var sendt faktura for trailerens overførsel, og at det var nævnt i rederiets reservationssystem, var disse forhold ikke tilstrækkelige til, at traileren faktisk var blevet overført til den korrekte havn.

Retten lagde derfor til grund, at traileren aldrig var blevet overført til den korrekte havn. Retten fandt, at forsinkelsen med modtagelsen af traileren var indtrådt, mens godset var i transportørens varetægt.

Det kan opsummeres angående traileren SUN751, at retten tillagde parternes aftale og mangeårige praksis afgørende betydning for varetægsperiodens ophør. Rettens argumentation er i klar overensstemmelse med ordlyden i § 274, stk. 3, nr. 2, hvor oplægning, herunder udlevering, skal ske i overensstemmelse med parternes aftale. Det må derfor udledes, at

den kontraherende transportør, må være opmærksom på udstrækningen af perioden for modtagelse af godset, og at mangeårig praksis mellem parterne kan være afgørende. De dokumenter, som bekræfter modtagelse af godset, må endvidere have karakter af en reel kvittering, da en faktura og en udskrift af et reservationssystem ikke anses som tilstrækkeligt for at dokumentere udlevering af godset.

I Højesterets dom af 27. oktober 2010, trykt i U.2011.271H, tog Højesteret endvidere stilling til den udtømmende karakter af sølovens § 274 og muligheden for en aftalebaseret udvidelse af varetægtsperioden.⁵¹ Sagen vedrørte spørgsmålet, om transportørens henstilling af en trailer med træpiller i lossehavnen var tilstrækkelig til, at transportørens varetægtsperiode var ophørt. Denne dom illustrerer blandt andet en situation, hvor transportørens varetægtsperiode ikke blev anset for ophørt.

Sagen omhandlede 25 paller med træpiller, som blev transporteret fra Klaipeda i Litauen til Aabenraa i Danmark. Ved godsets ankomst til lossehavnen blev traileren trukket fra borde og henstillet på en plads, som alene blev benyttet af Scandlines og rederiets egne kunder. Området var indhegnet og kunne tilgås med en kode som Scandlines' vognmænd brugte til at afhente trailerne. Pladsen blev endvidere tilset af en vagtpatrulje. Selve losse- og lasteoperationerne blev foretaget af et stevedoreselskab, som var antaget af Scandlines.

Som grundlag for parternes aftale forelå der et CMR-fragtbrev, hvoraf det fremgik, at traileren var lastet med 25 paller med træpiller, og der blev ved godsets ankomst udstedt en rapport af Scandlines. Det fremgik også af et »Cargo Manifest« vedrørende sejladsen, at traileren var lastet med 25 paller og pallerne samlede vægt var også angivet. Højesteret skulle derfor tage stilling til, om rederiets varetægtsperiode var ophørt, da traileren blev henstillet i lossehavnen med henblik på afhentning.

Højesteret lagde til grund, at traileren var henstillet på pladsen i Aabenraa Havn, og at godset var bortkommet efter henstillingen. Godset var derfor i rederiets varetægt efter henstillingen, jf. § 274, stk. 1. Højesteret anførte, at sølovens § 274 er beskyttelsespræceptiv, hvilket fratager

⁵¹ Højesterets dom af 27. oktober 2010 i sag 96/2009. Tidligere instans Sø- og Handelsretten S 16-08/S 7/08 afsagt den 12. februar 2009 trykt i FED 2009.35.

rederiet muligheden for at fravige bestemmelsen til skade for afsenderen, jf. sølovens § 254. Ud fra forarbejderne til § 274, stk. 3 om tidspunktet for varetægsperiodens ophør er formålet med denne bestemmelse at undgå eventuelle grænseproblemer med varetægsperiodens ophør. Højesteret konstaterede dermed, at bestemmelsen udtømmende regulerer, hvornår varetægsperioden skal anses for at være ophørt, men at det endvidere fremgår af forarbejderne, at § 274 ikke er til hinder for, at parterne i transportaftalen kan aftale, *hvad transportydelsen omfatter*. Dette indebærer blandt andet, at tidspunktet for transportørens håndtering af og kontrol med godset skal ophøre ved oplægning for modtagerens regning og risiko. I denne sag var spørgsmålet for Højesteret netop, om der forelå en aftale om oplægning af godset i lossehavnen.

Højesterets flertal fandt, at såfremt godset skulle anses for udleveret eller oplagt for modtagerens regning, måtte der være en klar og udtrykkelig aftale mellem parterne for at regulere afhentningen af traileren. Ved en sådan aftale skulle det klart fremgå, at godset var lagt op for modtagerens regning og risiko. Til afgrænsning af varetægsperioden bemærkede flertallet, at den omstændighed, at Itella var bekendt med fremgangsmåden for Scandlines' håndtering af trailere, indebærer ikke, at Itella havde accepteret selv at skulle bære risikoen for trailere som var henstillet på pladsen. Højesteret nævnte hertil, at den ansvarsbegrænsning som fremgik af Scandlines transportbestemmelser, var ugyldig i det omfang, den stred mod sølovens § 274, jf. § 254.

Højesterets mindretal fandt, ligesom Sø- og Handelsretten, at der forelå en stiltiende aftale mellem parterne. Gennemførelsen af transporten var i overensstemmelse med parternes sædvanlige fremgangsmåde, og det var åbenbart for parterne, at Scandlines ikke varetog yderligere opgaver med håndtering af og kontrol med traileren, efter den var blevet henstillet. Den dissenterende dommer bemærkede endvidere, at Itella var bekendt med de sikkerhedsmæssige forhold på pladsen, og at der ikke mellem parterne var aftalt frister for afhentningen. Henstillingen af traileren på pladsen var derfor i Itellas interesse, og Itella måtte derfor bære risikoen.

Dissensen er interessant, idet den i højere grad lægger sig op ad U.2008.2256S, hvor retten fandt, at transportørens varetægsperiode var

ophørt som følge af mangeårig praksis mellem parterne. Ræsonnementet fra Højesterets mindretal og Sø- og Handelsretten i U.2008.2256S er ens i anskuelsen af, at modtageren accepterer den risiko, som følger af den mangeårige praksis for udlevering.

Opsummerende kan man udlede af flertallets begrundelse, at varetægsperioden er udtømmende reguleret i sølovens § 274. Muligheden for at parterne kan aftale de faktiske omstændigheder for ladningshåndteringen må dog være nødvendig, idet det reelt er ikke muligt at indrette bestemmelsen til at regulere de faktiske omstændigheder fuldstændigt udtømmende. Men den faktiske ydelse fra transportøren vil indirekte kunne påvirke varetægsperioden, der dermed i realiteten ikke er så skarpt reguleret, som sølovens ordlyd og forarbejderne indikerer.

I det videre skal der ses på Højesterets dom af 19. december 2012 i sag U.2013.849/2H,⁵² som belyser problemstillingen om varetægsperiodens indtræden og ophør. Spørgsmålet var, om rederiet, Mols-Linien, havde modtaget godset til transport fra kunden, P.K. Justesen, og om varetægsperioden dermed var indtrådt.

Sagen omhandlede transport af en trailer med teglsten fra Århus Havn til Kalundborg Havn. Ved trailerens ankomst fredag eftermiddag blev den henstillet af en af P.K. Justesens chauffører på Mols-Liniens terminalområde i Århus Havn. Ved indgang til terminalområdet blev der udstedt en billet, traileren blev fotograferet, og der blev anvist en opmarchbås, hvor traileren blev parkeret. Aftalen var herefter, at Mols-Liniens ansatte skulle trække traileren ombord ved afgang men ikke håndtere traileren forud for dette. Da en af Mols-Liniens ansatte skulle hente traileren mandag morgen, var den forsvundet, og den blev senere fundet tom i Jylland. Terminalområdet var hverken indhegnet eller overvåget. Der var alene et billetkontor og en bom, men ingen yderligere kontrol ved udkørslen og derfor fri adgang til at parkere trailere, som ikke skulle med færgen.

⁵² Højesterets dom af 19. december 2011 i sag 36/2011. Tidligere instanser: Retten i Århus dom 15. december 2009, BS 13-2042/2007 og Vestre Landsrets dom 14. oktober 2010 (11. afd.), B-2650-09.

Højesteret skulle i denne sag tage stilling til, om rederiets varetægsperiode var indtrådt og omfattede det tidspunkt, hvor traileren stod i Århus Havn og afventede at blive trukket ombord.

Højesteret anførte, at sølovens § 274 er beskyttelsespræceptiv, hvilket betyder, at rederiet, herunder transportøren, ikke kan fravige deres ansvar til skade for afsenderen, jf. sølovens § 254. Højesteret henviste endvidere til formålet med sølovens § 274, stk. 2 og 3, som er at undgå grænseproblemer med varetægsperiodens indtræden og ophør. Højesteret anførte endvidere, ligesom i U.2011.271H, at § 274 anses for udtømmende at regulere, hvornår varetægsperioden anses for indtrådt og ophørt, men bestemmelsen begrænser ikke parterne i nærmere at »udfylde« transportaftalen yderligere.

Højesteret konkluderede, at den billet som chaufføren modtog ved ankomst til terminalen, ikke kunne anses som en modtagelseskvittering, jf. sølovens § 259. Højesteret bemærkede, at såfremt transportøren havde udstedt en modtagelseskvittering, søfragtseddel eller konnossement, havde varetægsperiodens indtræden og ophør ikke givet anledning til tvivl. Det blev tilmed vægtet, at det både fremgik af parternes samarbejdsaftalen, at rederiet var ansvarligt for »ombord og i land kørsel af trailere«, og at godset først var anset for overgivet til rederiet, når der var udstedt søfragtseddel for transporten. Indtil modtagelsen af godset henstod det derfor på rederiets område for kundens risiko.

U.2011.271H og U.2013.849/2H er interessante, da faktum i dommene har betydelige ligheder, men udfaldet af dommene er forskellige. Forskellene, som ligger til grund for dommenes udfald, må være rettens vurdering af parternes aftale om afgrænsning af varetægsperioden, hvorvidt transportøren har den fysiske kontrol med godset ved terminalhåndteringen, og om denne udføres af transportøren. Højesteret understreger i både U.2011.271H og U.2013.849/2H, at sølovens § 274 udtømmende regulerer varetægsperioden, og at udstrækningen af varetægsperioden kan aftales i det omfang den ikke strider mod § 274, jf. § 254.

Forholdene ved den faktiske ladningshåndtering har også betydning i denne samlede vurdering, men det afgørende må være aftalen.

Hvilke nærmere omstændigheder som afgrænser forholdene omkring ladningshåndteringen, kan ikke anses for at være udtømmende fastlagt i retspraksis.⁵³ De faktiske omstændigheder må endvidere bero på den praksis, som udvikles i branchen og parternes egen praksis, hvilket understreger, at § 274 til dels kan ses som en »rammebestemmelse«, da man indirekte gennem beskrivelsen af parternes respektive ydelser kan påvirke varetægtsperioden, selvom Højesteret ikke angiver i hvilken udstrækning dette er muligt. Selvom Højesteret anfører, at § 274 udtømmende regulerer varetægtsperioden, må der dog stilles spørgsmål til bestemmelsens udtømmende karakter, når det er overladt til parterne indirekte at »kontrollere« noget af varetægtsperioden gennem aftaler.

I begge domme vægtede Højesteret bevisvirkningen af de dokumenter, som var anvendt til at kvittere for modtagelse af godset og nævnte dokumenters bevisvirkning til at fastlægge om varetægtsperioden er indtrådt eller ophørt. Dette vidner om, at retten er tilbageholdende med at tillægge dokumenter betydning, som ikke følger af parternes aftale som en modtagelseskvittering, eller når dette ikke følger af søloven, f.eks. fordi loven forudsætter visse typer dokumenter med en lang historik bag sig.

Den ovenfor drøftede retspraksis tegner et billede af, at domstolene, ved vurdering af varetægtsperiodens indtræden og ophør under nøje iagttagelse af § 274 vægter den afgrænsning, som parterne har aftalt eller som følger af mangeårig praksis. På trods af den udtømmende regulering i sølovens § 274 kan parterne aftale transportørens ydelse for modtagelse og aflevering af godset i det omfang, at eventuelle ulemper alene påføres transportøren. Den kontra herende søtransportør kan derfor med fordel være opmærksom på, hvorvidt langvarig praksis mellem parterne er til fordel for ham, og om modtageren eller afsenderen opfylder dokumentationskravene for overgivelse eller modtagelse af godset.

I det følgende uddybes de udfordringer, søtransportøren kan have ved udvidelser og indskrænkninger af varetægtsperioden.

⁵³ Bredholt, Martens, Mathiasen og Philip, Søloven med kommentarer (2012), side 411.

7.1.3 Udvidelser og indskrænkninger af varetægtsforholdet

Den kontraherende transportørs varetægtsforhold i sølovens § 274 er ovenfor illustreret gennem retspraksis, hvor det følger, at det er muligt at udvide varetægtsperioden, såfremt det ikke sker til skade for afsenderen eller modtageren.

7.1.3.1 Udvidelser samt brug af undertransportører

Den kontraherende transportørs forhold til undertransportører er relevant for senere at belyse den multimodale situation, hvor en undertransportør ikke er en søtransportør, og hvilke udfordringer, som dette kan give anledning til.

Den kontraherende transportør kan frit benytte undertransportører til at udføre hele eller dele af transporten, men forbliver ansvarlig for transporten, jf. sølovens § 285. Undertransportørens ansvar indebærer, at den undertransportør, som udfører transporten til søs, er ansvarlig for den udførte del af transporten efter samme ansvarsregler, som den kontraherende transportør, jf. sølovens § 286. Det præsumptive ansvar i sølovens § 275 regulerer dermed også under transportørens handlinger og undladelser. For at beskytte afsenderen gælder der et solidarisk ansvar mellem den kontraherende transportør og undertransportøren, jf. sølovens § 287, stk. 1.⁵⁴ Dette medfører, at den kontraherende transportør ikke kan fritage sig for ansvar ved at overføre det til en undertransportør. Viderekontraherer en undertransportør transporten og bliver dermed kontraherende undertransportør, har han stadig et direkte ansvar overfor afsen deren.

Kontraktgjælderansvaret er dog i et vist omfang fravigeligt, idet den kontraherende transportør kan blive ansvarsfri, hvis tabet indtræffer, mens godset er i undertransportørens varetægt, og det er udtrykkeligt og skriftligt aftalt, at en bestemt del af transporten skal udføres af

⁵⁴ Det må ikke overstige ansvarsbegrænsningsbeløbet i sølovens § 280, medmindre en eller flere er ubegrænset ansvarlige efter sølovens § 283, hvor en skadevolder er ubegrænset ansvarlig for skade forvoldt forsætligt eller bevidst groft uagtsomt.

undertransportøren.⁵⁵ Ønsker transportøren at fraskrive sig ansvar for medhjælpere, er udgangspunktet, at dette alene kan gøres under hensynstagen til lovens beskyttelsespræceptive karakter, jf. § 254.

Den kontraherende transportørs ansvar for fejl begået af undertransportøren og dennes folk må anses for at blive udvidet, idet han ifalder ansvar for handlinger og undladelser, som ikke fysisk hidrører fra ham selv. Dette må indebære en vis uforudsigelighed for udstrækningen af den kontraherende transportørs varetægsperiode, da behandlingen af godset ved modtagelse og udlevering varetages af andre. I de tvivlstilfælde, som er illustreret i ovenstående retspraksis om, hvorvidt der er sket modtagelse eller udlevering, vil en undertransportørs fejlagtige udlevering af godset eller placering på en forkert plads medføre ansvar for den kontraherende transportør. Såvel den geografiske som den fysiske varetægsperiode må derfor anses for udvidet, da omfanget af skader, som kan indtræde i varetægsperioden, er ubegrænset, da skaderne kan hidrøre fra andre uden for den fysiske kontrol af den kontraherende transportør.

Den kontraherende transportør må derfor have indgående kendskab til medhjælpernes håndtering af godset og hvilke skader, der kan opstå i denne forbindelse.

Antager den kontraherende søtransportør en undertransportør, som er omfattet af sølovens regler, må ansvarsgrundlaget anses for at være forudsigeligt. Udvidelsen af den kontraherende transportørs varetægsperiode, skal derfor i det videre belyses, når en undertransportør ikke er omfattet af reglerne søloven.

7.1.3.2 Indskrænkninger

Den kontraherende transportørs mulighed for at indskrænke sin varetægsperiode har ændret sig gennem historien. Efter ophøret af tackle-to-tackle princippet er transportøren ansvarlig for godset i en længere

⁵⁵ For, at den kontraherende transportør kan gøre ansvarsfraskrivelsen gældende, skal der være en udtrykkelig aftale om ansvarsfrihed, en bestemt identificeret transportstrækning skal angives, strækningen må kun være en del af den samlede strækning, undertransportørens navn skal angives, afsenderen skal kun ne anlægge sag mod undertransportøren ved en domstol eller voldgiftsret og den kontraherende transportør skal godtgøre, at tabet skete i undertransportørens varetægt jf. sølovens § 285, stk. 2 og 3.

periode end tidligere, hvor transportøren kunne fraskrive sig ansvar fraførelsen af godset til efter udleveringen fra skibssiden. Selve transporten til og fra f.eks. pakhuset eller havneterminalen, som omtalt i ovenstående retspraksis, var tidligere ikke omfattet af de præceptive regler. Ansvarsfraskrivelse vedrørende »Period of Responsibility« fremgik f.eks. som klausul 4 i Conlinebill:

”The Carrier or his Agent shall not be liable for loss of or damage to the goods during the period before loading and after discharge from the vessel, howsoever such loss or damage arises.”⁵⁶

Denne form for ansvarsfraskrivelse er ikke længere gyldig efter dansk ret, idet varetægtsperioden ikke kan indskrænkes til transporten alene. Med udvidelsen af den kontraherende transportørs varetægtsperiode efter ophøret af tackle-to-tackle diskuteres det derfor i det følgende, om den kontraherende transportør herefter er afskåret fra at indskrænke sin varetægtsperiode, eller om dette alligevel er muligt ved brug af klausuler.

På baggrund af sølovens præceptive karakter må udgangspunktet være, at transportøren ikke kan indskrænke sit ansvar og dermed sin varetægtsperiode til ulempe for andre end transportøren selv. Dette indebærer, at transportøren ikke kan indskrænke varetægtsperioden, som den er defineret i sølovens § 274.

En søtransportør kan dog begrænse sit ansvar til kontraktperioden, så han ikke mødes med et deliktskrav fra kunden, jf. sølovens § 282. Såfremt der er udvist forsæt eller grov uagtsomhed, er værnet i sølovens § 282 ikke gældende, jf. sølovens § 283. Formålet med gennemgangen af sølovens § 282 er at skitsere, at varetægtsperioden ikke kan indskrænkes til fordel for den kontraherende transportør, men bestemmelsen har til formål som værn at beskytte transportøren mod et udefrakommende ansvar, så han ikke ufrivilligt bliver mødt med et krav, som udvider den kontraktuelle forpligtelse, han har i varetægtsperioden. For undertransportøren gælder dette også, hvis det bevises, at han handlede i tjenesten.

⁵⁶ Falkanger, Bull, Rosenberg Overby, Søret (2013), side 331

For at sikre at transportørens varetægtperiode ikke udvides ved at transportøren mødes med et deliktskrav, kan det aftales, at klausulerne Tort Clause⁵⁷ og Himalaya Clause⁵⁸ kan finde anvendelse. Klausulerne sikrer, at transportørens ansvar bliver reguleret af søloven og transportøren ikke mødes med ansvarsregler fra anden lovgivning, end den som følger af parternes aftale. Klausulerne kan således sikre, at den kontraherende transportørs varetægtperiode kun reguleres efter søloven.

Der kan endvidere indsættes en FIO-klausul i transportaftalen, som fritager transportøren for ansvar for fejl som begås, når modtageren står for laste- eller lossearbejdet.⁵⁹ Dette kan kun aftales i det omfang, at klausulen ikke griber ind i det præceptive ansvar i § 254.⁶⁰

De nævnte klausuler gennemgås ikke yderligere, da de alene angår søstrækningen. Klausulerne kan dog holdes for øje af den kontraherende transportør, da værnet i § 282 sikrer en uhensigtsmæssig udvidelsen af varetægtperioden.

I det følgende skal det undersøges, om søloven alene finder anvendelse på en søtransport, eller om søloven kan udstrækkes til også at omfatte multimodale transporter.

7.2 Den multimodale transport, hvor søtransport indgår

I undersøgelse af, om søloven kan udstrækkes til også at omfatte multimodale transporter, må der ses på, om et aftalekrav begrænser dette.

⁵⁷ Tort Clause er en deliktskravsklausul, som har samme formål og funktion som princippet i sølovens § 282, stk. 1. Klausulen anvendes derfor for at fastslå, at transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger ifølge transportaftalen skal gælde, uanset om kunden retter et deliktskrav mod transportøren.

⁵⁸ Himalaya klausulen har samme formål som princippet i sølovens § 282, stk. 2. Dette indebærer, at kun den ikke kan rette et direkte krav mod transportørens ansatte eller undertransportører og omgå ansvarsbegrænsningsregler som følge af loven eller aftale. Der findes to typer af Himalaya klausuler, hvormed kun den ene har virkning i dansk ret. For den gyldige Himalaya klausul gælder, at ansatte eller undertransportørers ansvar udelukkes eller begrænses ligesom transportørens ansvar efter lovgivning eller af talen.

⁵⁹ Sølovens § 336, stk. 1, nr. 1, definerer klausulen fio (free in and out), hvor rejsebefragteren sørger for lastningen.

⁶⁰ Falkanger, Bull, Rosenberg Overby, Søret (2013), side 334.

Anvendelsesområdet for sølovens kapitel 13 fremgår af § 252, stk. 1, hvor det følger, at kapitel 13 finder anvendelse på *aftaler om søtransport*. Dette hænger sammen med Haag-Visby-reglernes artikel 1b og Hamburg-Reglernes artikel 1, stk. 6, som definerer, at en transportaftale vedrører en befordring af gods til søs.

Om det er muligt at udvide anvendelsesområdet for kapitel 13 til også at gælde multimodale aftaler kan ikke udledes direkte af ordlyden i § 252 eller forarbejderne til loven. I forarbejderne er selve »transportaftalen« ikke defineret, dog kan man nærme sig en definition i betænkning 1215/1990,⁶¹ som henviser til definitionen af en transportaftale i Haag-Visby-reglernes artikel 1b og Hamburg-reglernes artikel 1, stk. 6. Hamburg-reglerne definerer transportaftalen til alene at vedrøre befordring af gods til søs (contract of carriage by sea), dog ikke begrænse til det omfang hvor bestemmelser, som f.eks. § 274 gælder for terminalperioden. Om begrebet »transportaftale« fremgår det af betænkningen at:

»Omfatter en transportaftale udover søtransport også transport med andet transportmiddel, er således alene søtransportleddet omfattet af konventionens bestemmelser. Søloven forhindrer ikke parterne i at udstrække reglerne for søtransport til også at omfatte anden transportform. Da Haag-Visby-reglerne ikke forhindrer de deltagende stater i at anvende reglerne i konventionen på andre transportdokumenter end konnossementer, er det besluttet at give bestemmelserne i nærværende kapitel mere generel dækning. Bestemmelserne har således et anvendelsesområde, der svarer til Hamburg-reglernes: Med transportaftale tænkes der i lovforslaget således på aftaler, som kan dokumenteres med konnossement og aftaler i henhold til fragsedler og andre transportdokumenter såvel som mundtlige aftaler.«⁶²

Betænkningen afgrænser ikke konkret, hvornår sølovens kapitel 13 kan anvendes, men der må efter denne forfatters opfattelse lægges betydelig vægt på, at det var hensigten med Hamburg-reglerne og søloven

⁶¹ Betænkning afgivet af sølovsudvalget vedrørende befordring af gods, betænkning nr. 1215/1990.

⁶² Betænkning afgivet af sølovsudvalget vedrørende befordring af gods, betænkning nr. 1215/1990, side 34.

at regulere søstrækningen og ikke hele den multimodale strækning. Søloven *forbyder* imidlertid ikke parterne i at udstrække reglerne for søtransport til også at omfatte anden transportform, da det således ikke strider imod anvendelsesområdet i kapitel 13 at indgå en aftale om blandt andet søtransport.⁶³ Ved aftaler om søtransport er afgrænsningen alene, at aftalen ikke må stride imod Haag-Visby-Reglerne, og varetægtsperioden kan ikke begrænses til skade for afsender.⁶⁴

Udvidelse til anden transportform end søtransport ses direkte i sølovens § 274, hvor den kontraherende transportørs varetægtsperiode reelt begynder fra det tidspunkt, hvor han modtager godset til transport. Det betyder, at terminalperioden også er omfattet af varetægtsperioden, jf. sølovens § 274. Opstår en skade, imens det pågældende gods befinder sig i et køretøj på land, er det derfor sølovens ansvarsregler, som finder anvendelse, såfremt varetægtsperioden er indtrådt, og det er aftalt, at denne del af transportstrækningen er omfattet af søloven. Denne anvendelse af søloven åbner op for, at multimodale transportaftaler i et vist omfang kan være omfattet af søloven for så vidt angår de dele af transporten, som ligger før og efter søtransporten.

Modsat kan man se §274 som udtryk for, at lovgiver med denne bestemmelse har taget stilling til omfanget af multimodal anvendelse af søloven. Men det er tvivlsomt, om man kan læse bestemmelsen som et direkte »forbud« mod at bruge lovens bestemmelser på rent multimodale transporter. Lovens ordlyd rummer ikke et sådant forbud.

Sølovens kapitel 13 finder anvendelse på *aftaler om søtransport*, men idet det hverken kan udledes af forarbejderne eller ordlyden i § 252, om anvendelsesområdet kan strækkes til multimodale aftaler som helhed, må svaret på spørgsmålet udledes af retspraksis. Praksis er imidlertid sparsom. I det nedenstående gennemgås Højesterets dom U.1982.398H, som er den ledende dom på området.

⁶³ Anvendelsesområdet for kapitel 13 svarer til Hamburg Reglerne, hvor der med en transportaftale menes aftaler som er udfærdiget ved konnossement eller søfragtseddel og andre transportdokumenter.

⁶⁴ Lovbekendtgørelse 2014-01-17 nr. 75 Sølov, § 254, lovkommentar nr. 427.

Højesterets dom af 12. marts 1982 i sag U.1982.398H vedrørte spørgsmålet om Haag-reglerne fandt anvendelse på en landevejsstrækning.⁶⁵ Sagen omhandlede transport af et antal generatorer og andet elektrisk udstyr fra Göteborg til Khamis Mushait i Saudi Arabien.

Generatorerne blev lastet og afgik fra Göteborg, hvorefter godset blev losset på havnen i Jeddah (Saudi Arabien). Fra havnen i Jeddah blev godset videretransporteret ad landevej til Khamit Mushait, hvor en af generatorerne faldt af transportvognene, og der opstod skade på generatorerne.

Der var indgået aftale om en dør til dør-transport, hvor der var udstedt gennemgangskonnossement, som dækkede hele transportøen fra Göteborg til Khamis Mushait (en by i det sydvestlige Saudi Arabien). Det fremgik af konnossementet, at transportørens ansvar for godset skulle reguleres af Haag-reglerne, medmindre præceptiv national lovgivning foreskrev andet.

Vareinteressen, som var den skadelidte part, gjorde gældende at konnossementet alene fandt anvendelse på den faktiske søtransport og ikke vejtransporten, som skulle reguleres efter dansk rets almindelige erstatningsregler. Transportøren anførte derimod, at konnossementet gjaldt for hele transporten, da Khamis Mushait (i overensstemmelse med det konkrete forløb) var anført som »place of delivery«. I konnossementet var det aftalt, at ansvaret alene skulle begrænses efter Haag-reglerne, hvis der ikke var anden præceptiv national lovgivning. Dette var netop ikke tilfældet, da CMR-konventionen ikke var gældende i Saudi Arabien, og derfor måtte man falde tilbage på Haag-reglerne.

Det spørgsmål, som Højesteret skulle tage stilling til, var, hvorvidt transportørens ansvar for den opståede skade var begrænset i henhold til Haag-reglerne, som var lagt til grund i konnossementet. Altså om Haag-reglerne skulle finde anvendelse på en transportstrækning, som ikke var en søtransport.

Højesterets flertal (6 dommere) udtalte, at vareinteressen efter den aftalte ansvarsbegrænsning ikke med rette kunne antage, at ansvarsbegrænsningen alene vedrørte søtransporten. Hvis vareinteressen havde

⁶⁵ Højesterets dom af 12. marts 1982 i sag II 121/1981.

ønsket, at transportøren skulle have et videregående ansvar for den del af transporten, der skete over land, burde man have aftalt dette i konnossementet. Da man ikke havde gjort dette, var ansvaret derved begrænset efter Haag-reglerne.

Højesterets mindretal (1 dommer) anførte, ligesom Sø- og Handelsretten, at standardbetingelserne i parternes aftale alene tog sigte på søtransport. Den dissenterende dommer fandt endvidere, at det måtte være en forudsætning for anvendelse af Haag-reglerne uden for søtransport, at det klart og utvetydigt fremgår af transportdokumenterne, at Haag-reglerne skal finde anvendelse på landevejsstrækningen, eller det skal fremgå af parternes aftale.

Man kan udlede af dommen, at Haag-reglernes anvendelse beroede på parternes aftale og ikke nærmere på reglernes egne bestemmelser om anvendelsesområdet. Anvendelsen af Haag-reglerne på vejtransport var derfor ikke i strid med deres anvendelsesområde. Højesterets afgørelse er i overensstemmelse med sølovens forarbejder, som ikke forhindrer søloven i at finde anvendelse på transportaftaler, hvor der blandt andet indgår søtransport. Haag-reglerne kan dog alene gælde i det omfang, hvor anden præceptiv lovgivning ikke finder anvendelse.

Man kan fortolke Højesterets præmisser således, at Haag-reglerne finder anvendelse på andre transportformer end søtransport. Hvorvidt Haag-reglerne kan anvendes til at regulere en samlet multimodal transport er dog tvivlsomt, da Højesteret alene tilkendegiver, at det accepteres, at Haag-reglerne kan anvendes udenfor deres umiddelbare anvendelsesområde. Det følger af Haag-reglernes artikel 1, at begrebet »transportaftale« kun finder anvendelse på transportaftaler, som er indgået ved konnossement eller lignende transportdokument, som vedrører transport af gods til søs. Haag-reglernes anvendelse af ordet »transportaftale« adskiller sig dermed ikke fra den nuværende sølovs forståelse af »transportaftale«.

Højesterets anvendelse af Haag-reglerne i sagen må dermed betyde, at varetæftsperioden i sølovens § 274 kan udstrækkes til at omfatte andre strækninger end søstrækningen.

Udfaldet af dommen er direkte modstridende med teorien om, at søloven opstiller et aftalekrav, som indskrænker søloven til kun at finde anvendelse på aftaler om søtransport. Dommen tyder på, at der ikke gælder et sådant »aftalekrav«.

På baggrund af dommen må det være muligt at anvende søloven og Haag-reglerne på andre transportformer, dog med det forbehold at anden præceptiv lovgivning ikke forhindrer det. Anvendes de søretlige regler på en anden transportform, må der dog formentlig endvidere tages det forbehold, at loven ikke kan gælde *præceptivt* udenfor sit anvendelsesområde. De søretlige regler vil derfor formodentlig kun gælde deklaratorisk, når de på rent aftalemæssig basis omfatter anden transportform end søtransport.

Den kontraherende transportør kan derfor udstrække sin varetægtsperiode efter de søretlige regler til også at omfatte andre transportformer, såfremt ingen anden præceptiv lovgivning forhindrer det.

7.3 Udfordringer for den kontraherende transportør i forhold til varetægtsperioden i multimodal transport

I det følgende belyses de udfordringer, som den kontraherende transportør møder i multimodal transport i forhold til fastlæggelse af varetægtsperioden.

7.3.1 Undertransportører i multimodal transport samt klausuler i begrænsning af ansvaret i multimodal transport

Ved brug af undertransportører, som udfører transporten med skib, må den kontraherende transportørs varetægtsperiode som udgangspunkt blive udstrakt til at omfatte søtransporten. Ud fra sølovens regler om undertransportører skal det dog overvejes, om undertransportøren udtrykkeligt angiver at være ansvarlig for den del af transporten, han

udfører. I et sådant tilfælde vil den kontraherende transportørs varetægsperiode ikke blive udvidet, da ansvaret forbliver hos undertransportøren.

Forbliver den kontraherende transportør ansvarlig for hele strækningen, må han føre indgående kontrol med undertransportøren. Ellers risikerer han at blive mødt med krav vedrørende skader, som opstår under søtransport, som han ikke nødvendigvis har kunnet forudse udstrækningen af. Ved brug af undertransportører i multimodal transport kan det derfor være afgørende for den kontraherende transportør at fraskrive sig ansvar for skader, som opstår i undertransportørens varetægt.

Har den kontraherende transportør iagttaget, at betingelserne for at uddelegere transporten til undertransportør er opfyldt, jf. sølovens § 285, stk. 2 og 3, må det antages, at undertransportøren vil være fuldt ansvarlig. Ved denne ansvarsfraskrivelse mellem den kontraherende transportør og undertransportøren må der stilles store krav til, at ansvarsfraskrivelsen er udtrykkelig. Er ansvarsfraskrivelsen ikke udtrykkelig, må den kontraherende transportørs varetægtsløfte og herunder varetægtsperiode i en multimodal transport være betydelig udvidet.

Paramount-klausulen er fordelagtig for den kontraherende transportør i multimodal transport, da den sikrer, at et bestemt regelsæt gælder for hele eller dele af strækningen. Paramount-klausulen går således forud for de øvrige bestemmelser i transportaftalen om ansvaret, hvis der skulle opstå uoverensstemmelse. Klausulen kan derfor medføre gunstige ansvarsfritagelsesgrunde og lavere beløbsbegrænsninger, som normalt ikke ville gælde for denne type af transport. Det må antages, at klausulen alene kan gælde i det omfang, præceptiv lovgivning ikke forhindrer det. Dette er særlig fordelagtigt i det tilfælde, hvor der må være tvivl om, hvilken lov eller konvention som måtte gælde. En Paramount-klausul, som regulerer hele strækningen, vil tilmed medføre, at den multimodale transportaftale får karakter af et uniformt ansvarssystem.

7.4 Konklusion på søtransport og multimodal transport

Ovenstående gennemgang af sølovens § 274 har givet et overblik over udstrækningen af dens retlige varetægtsperiode og det ansvar, som den kontraherende transportør er underlagt.

Retspraksis er »dynamisk« i fastlæggelsen af varetægtsperiodens udstrækning for den faktiske godshåndtering. Det må yderligere forventes, at retspraksis må ændre fastsættelsen af grænserne for modtagelse og udlevering, idet de kommercielle og tekniske forhold er under konstant udvikling. Dette stiller samtidig krav til den kontraherende transportør i forbindelse med aftaleudformningen, idet domstolene lægger vægt på parternes aftale og mangeårig praksis.

Den videre analyse af sølovens anvendelsesområde og herunder varetægtsperiodens udstrækning har sat spørgsmålstegn ved den juridiske teori omkring at der gælder et »aftalekrav« i søloven. Højesterets afgørelse i U.1982.398H taler i modsat retning. Ud fra nævnte dom må det konkluderes, at der formodentlig ikke findes et aftalekrav i søloven, som forhindrer sølovens anvendelse på andre transportformer. Ifølge Højesteret kan den kontraherende transportør benytte Haag-reglerne ved indgåelse af aftaler med det modificerede netværkssystem, således at ikke-lokaliserbare skader kan reguleres efter Haag-reglerne. Også det uniforme ansvarssystem er dermed brugbart, da Haag-reglernes anvendelsesområde ikke forhindrer, at andre transportformer reguleres af reglerne på betingelse af, at anden præceptiv lovgivning ikke forhindrer dette.

De udfordringer, som den kontraherende transportør møder ved multimodal transport, kan som nævnt være vidtgående ved brug af undertransportører. Ansvarsfraskrivelser er derfor yderst centrale i det omfang, at den kontraherende transportør ønsker at bevare et overblik over (og kunne tegne forsikring for) de skader, som kan indtræde i hans varetægtsperiode. Undlader den kontraherende transportør at ansvarsfraskrive for skader, som opstår, når godset er i en undertransportørs varetægt, kan vi se i U.1982.398H, at retten fastholder transportøren i

et ansvar, som gælder et andet transportmiddel end det, som skaden kan henføres til.

Det må derfor sammenfattes, at den kontraherende transportør kan anvende søloven til at indgå en transportaftale, hvor andre transportformer indgår.

I det videre gennemgås den kontraherende transportørs retsstilling i CMR-loven og hvordan lovgivningen indgår i multimodal transport.

8 Vejtransport

8.1 Varetægsperioden for den kontraherende transportør i CMR-transport

8.1.1 Lovgivning

I dette kapitel vil det blive undersøgt, hvordan varetægsperioden i CMR-loven afgrænses, og hvilken betydning denne har for den kontraherende transportør i multimodal transport.

I CMR-loven findes ikke en særskilt bestemmelse om varetægsperioden tilsvarende sølovens § 274. Varetægsperioden er defineret i ansvarsbestemmelsen i CMR-lovens § 24, stk. 1, hvor det følger, at fragtføreren er ansvarlig for godsets bortkomst og beskadigelse, som indtræffer i tiden fra overtagelsen indtil afleveringen og for forsinket aflevering.

Overtagelsen er det tidspunkt, hvor godset fysisk overgives til fragtføreren, hvilket vurderes efter de faktiske omstændigheder. Er det derfor aftalt, at afsenderen er ansvarlig for lasteoperationen, inden fragtføreren modtager godset, vil fragtførerens ansvar efter § 24 først indtræde, når lasteoperationen er endelig.

Hvis fragtføreren udfører lasteoperationen i samarbejde med afsenderen, og fejl eller forsømmelse både helt eller delvist kan henføres til fragtføreren, vil han være solidarisk ansvarlig med afsenderen, idet fragtførerens ansvarsperiode må antages at indtræde ved det tidligste tidspunkt, hvor han tager del i overtagelsen af godset.⁶⁶ Denne periode må anses for at være fastlagt i retspraksis, hvilket uddybes i det følgende. Det skal kort bemærkes, at det endvidere har været gjort gældende i konkrete sager, at »overtagelse« kan anses for at være sket, når godset på et bestemt tidspunkt skulle være modtaget af fragtføreren, men som

⁶⁶ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 286.

følge af fragtførerens egen forsinkelse ikke blev modtaget rettidigt. Dette blev anført i U.1983.287 S, men blev ikke pådømt af retten.⁶⁷

Ansvarsperioden ophører, når fragtføreren har afleveret godset til den rådeberettigede, dennes repræsentant eller en berettiget tredjepart. Den rådeberettigede vil oftest være modtageren angivet i fragtbrevet, medmindre afsenderen anmoder fragtføreren om at aflevere godset til en tredjemand, inden modtager kræver godset udleveret.⁶⁸ Det vil dog være modtageren, som er den eneste rådeberettigede under ansvarsperioden, hvis afsenderen har angivet denne som rådeberettiget i fragtbrevet, jf. CMR-lovens § 15, stk. 3. For at ansvarsperioden kan ophøre ved udlevering til en tredjepart, skal det være den rådeberettigede, som giver gyldig instruks om udlevering til tredjemand, jf. CMR-lovens § 24 stk. 1, jf. § 15, stk. 1 og 4.

Aflevering må endvidere anses for at være sket i de to situationer, hvor modtager faktisk har fået godset overgivet, og hvor godset er stillet på bestemmelsesstedet på det aftalte tidspunkt ifølge fragtaftalen. Sidste variant må indebære, at der er givet meddelelse om aflevering af godset samt rimelig frist for modtageren til at modtage godset, og hvor den manglende modtagelse må henregnes til modtagerens forhold.⁶⁹ Mellem parterne må det være forventeligt, at der er fastsat en frist for aftalens fuldførelse, jf. § 8 stk., 1, litra f., men selvom dette tidspunkt er opnået, og godset er placeret på bestemmelsesstedet, kan det ikke anses for at være retmæssigt afleveret. Der må i dette tilfælde være en rimelig frist for modtageren til at afhente godset, hvilket reguleres i CMR-lovens § 22, jf. §§ 19-20 om fragtførerens pligt til at drage omsorg for godset.

I det tilfælde, hvor det ikke er muligt for fragtføreren at aflevere godset og dermed opfylde fragtaftalen i overensstemmelse med parternes aftale, må han indhente anvisninger fra den rådeberettigede, jf. CMR-lovens § 19 stk. 1. Er der ved aflevering af godset opstået en hindring, må fragtføreren indhente anvisning fra afsenderen. Denne situation kan være,

⁶⁷ Sø-og Handelsrettens dom af 5. november 1982 i sag H 133/1981.

⁶⁸ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 286.

⁶⁹ Lovbekendtgørelse 2015-09-18 nr. 1122 om fragtaftaler ved international vejtransport, § 24, lovkommentar nr. 76.

hvor modtageren nægter at modtage eller betale, hvilket kan løses ved at afsenderen fortsat råder over godset uden at forevise det første eksemplar af fragtbrevet, jf. CMR-lovens § 20, stk. 1. I dette tilfælde er det dog muligt for fragtføreren at aflevere godset retmæssigt, selvom modtageren afviser at modtage godset, da fragtføreren kan aflevere godset retmæssigt, så længe han udfører afleveringen efter anvisning fra afsenderen, jf. CMR-lovens § 20 stk., 2. I nærværende situation, hvor modtageren har afvist at modtage godset, kan fragtføreren straks aflæse godset for den berettigede modtagers regning, og fragtføreren transportansvarsperiode vil dermed anses for ophørt. Dette indebærer dog ikke, at fragtføreren kan efterlade godset på uforsvarlig vis, idet han fortsat er forpligtet til at drage omsorg for godset, jf. CMR-lovens § 22.

Efterlades godset til opbevaring hos tredjemand skal fragtføreren endvidere være opmærksom på at udvælge tredjeparten med omhu for at kunne overlade ansvaret til tredjemanden. Må tredjemanden anses for udvalgt med omhu, vil opbevaring af godset hos ham være for den berettigedes regning og risiko, og dermed vil fragtføreren transportansvarsperiode reelt være ophørt, jf. CMR-lovens § 24. Udleverer fragtføreren godset til en modtager, som ikke fremstår som den legitimerede modtager, gælder der et udleveringsansvar for fragtføreren, hvor udleveringsansvaret må afgøres efter det transportansvar som følger af CMR-lovens § 24 (men formodentlig uden mulighed for ansvarsbegrænsning, idet udleveringsansvar bedømmes strengt i retspraksis).

Ansvarsgrundlaget efter CMR-lovens § 24, stk. 1 er et præsumptionsansvar, og fragtføreren er derfor ansvarlig, medmindre han beviser, at han skaden ikke kan tilregnes ham. Hvis godset opbevares eller behandles uden sammenhæng med den aftalte transport, er transportørens ansvarsperiode ikke indtrådt. Som professionel er fragtføreren dog generelt forpligtet til at drage omsorg for godset og kundens interesser. Derudover er baggrundsretten i ethvert transportforhold reglerne om forvaring (depositum) efter Danske Lov 5-8-14, hvor en transportørs krav på vederlag bortfalder, hvis godset ikke er i behold når forvaringsforholdet skal ophøre. Fragtføreren kan også blive ansvarlig ved anden misligholdelse af aftalen og skade, som fragtføreren forvolder i forbindelse med aftalens

opfyldelse. Fokus for dette speciale er dog CMR-loven, idet loven gælder præceptivt.

Oplysningerne i fragtbrevet lægges til grund som bevis ved afgørelse af, om fragtføreren ifalder ansvar. Fragtbrevet har således samme bevisvirkning som transportdokumenterne i de andre særlove. Når fragtføreren modtager godset til transport og skal undersøge godsets stand, har han mulighed for at tage forbehold, hvis det ikke er muligt at undersøge godset med rimelige midler. Fragtbrevets bevisvirkning indtræder, når fragtføreren ikke har taget begrundet forbehold i fragtbrevet, og det efter modtagelsen af godset viser sig, at godset har mangler eller er beskadiget. Så vil det lægges til grund, at godset er bortkommet eller beskadiget inden for fragtførerens ansvarsperiode, jf. CMR-lovens § 24. Fragtføreren er i ansvarsperioden underlagt en undersøgelsesforpligtelse, som har direkte sammenhæng med muligheden for at tage forbehold, når fragtføreren har undersøgt godset, jf. CMR-lovens § 10.

Yderligere forpligtelser, som fragtføreren er underlagt, og hvor brud kan være ansvarspådragende, er blandt andet opfyldelsesforpligtelsen, som indebærer en generel pligt til at udvise omhu, agtsomhed og loyalitet.⁷⁰ Fragtføreren er også underlagt en indsigelsespligt, som indtræder, når aflasterens læsning eller lignende håndtering af godset har forårsaget en skade under transporten.⁷¹

For at blive ansvarsfri skal fragtføreren bevise, at skaden ikke er opstået som følge af hans culpøse handlinger, eller at en af ansvarsfrihedsgrundene i CMR-lovens § 24, stk. 2 og § 25 finder anvendelse.⁷² Dette indebærer blandt andet, at fragtføreren skal godtgøre, at bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen skyldes fejl udvist fra den berettigedes

⁷⁰ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 267.

⁷¹ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 272.

⁷² Ansvarsfrihed for de skader, som måtte opstå i forbindelse med lasteoperationen, forudsætter, at de kan henføres under § 25, stk. 1, litra c. For, at fragtføreren kan påberåbe sig ansvarsfrihedsgrundene i CMR-lovens § 25, skal bortkomsten eller beskadigelsen skyldes de særlige farer forbundet med de oplyste forhold i § 25 litra a-f. Fragtføreren skal yderligere have truffet de nødvendige forholdsregler, herunder iagttaget bevisbyrdereglerne i CMR-lovens § 25, stk. 2-4, som fragtføreren skal bevise, at han har truffet. Såfremt fragtføreren godtgør, at skaden er opstået på grund af en af de omhandlende farer i § 25 stk. 2-4, er han ansvarsfri.

side, anvis ninger fra ham, der ikke er foranlediget af fejl eller forsømmelse fra fragtførerens side, godsets egen beskaffenhed eller forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge.

Ansvarsfrihedsgrundene stiller store krav til fragtførerens indsats, og at han udviser den yderste omhu og agtsomhed.⁷³

Muligheden for at anvende ansvarsfrihedsgrundene i CMR-lovens § 25 er lempeligere end efter CMR-lovens § 24, stk. 2, da CMR-lovens § 24 kræver, at fragtføreren fører et fuldt bevis for tilstedeværelsen af ansvarsfrihedsgrundene. I CMR-lovens § 25, stk. 2 er det tilstrækkeligt at fragtføreren godtgør, at skaden kan være opstået på grund af en af de omhandlende farer.

8.1.2 Retspraksis

Domstolene har ved flere lejligheder taget stilling til begrebet »overtagelse«. Med relevans for specialets emne og den omfattende retspraksis, vil der i den følgende analyse blive lagt vægt på begrebet »overtagelse«.

Sø- og Handelsrettens dom U.2004.2106 S vedrørte fragtførerens faktiske rådighed over godset ved »overtagelse«, og om der var indtrådt et ansvar efter CMR-lovens § 24.⁷⁴

I denne sag havde den kontraherende fragtfører indgået en aftale med en kunde om en transport fra Spanien til Danmark, hvor der skulle transporteres 33 paller med vin til Danmark. Selve transporten skulle udføres af en undertransportør.

Traileren, som skulle anvendes til transport af godset, havde undertransportøren henstillet på fragtførerens plads en fredag eftermiddag. Da fragtføreren modtog traileren, tømte han den for andet gods, og selve godset blev først lastet om søndagen. Efter at godset var blevet lastet,

⁷³ Fragtførerens ansvar for at træffe forsvarlige forholdsregler, udvise omhu og agtsomhed og at adgangen til ansvarsfrihed er meget snæver, illustreres ved afgørelsen: U 1997.1213H hvor Højesteret fandt, at et røveri som udgangspunkt er et upåregneligt forhold, der medfører ansvarsfrihed. Fragtføreren blev dog ikke fri for ansvar, da han ikke havde truffet forsvarlige forholdsregler mod røveri og udvist yderste omhu og agtsomhed, som i praksis var mulig ved planlægningen og gennemførelsen af transporten.

⁷⁴ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 284 (findes ikke på Karnov).

henstod traileren indtil mandag morgen, hvor undertransportøren skulle hente traileren. Her blev det konstateret, at traileren og godset var bortkommet.

Det spørgsmål, som Sø- og Handelsretten skulle tage stilling til var, om pålæsningen af godset søndag eftermiddag kunne anses for at være en »overtagelse« i medfør af CMR-lovens § 24, således at fragtføreren var ansvarlig for godsets bortkomst.

Fragtføreren anførte, at undertransportørens »overtagelse« af godset (og herunder »risikoens overgang« fra fragtføreren til undertransportøren), måtte anses for at være sket, da godset blev lastet på undertransportørens trailer om søndagen. Undertransportøren anførte derimod, at fragtførerens egen udførelse af læsningen uden, at undertransportørens chauffør var til stede, ikke kunne anses for at være en »overtagelse« i medfør af CMR-lovens § 24. Undertransportøren mente derfor ikke, at risikoen ikke kunne anses for at være overgået, og den endelige overtagelse af godset ville således først være sket, når fragtføreren skulle hente traileren.

Sø- og Handelsretten udtalte, at parternes aftale om læsning og losning indebar, at traileren skulle henstilles på fragtførerens plads fredag eftermiddag med henblik på, at der skulle ske læsning om søndagen. Retten fandt ikke, at det var godtgjort mellem parterne, at undertransportøren var forpligtet til at hente godset umiddelbart efter læsning eller ved et nærmere angivet tidspunkt herefter og derved overtage risikoen for godset. På baggrund heraf tiltrådte retten undertransportørens argument om, at undertransportøren ikke kunne anses for at have »overtaget« godset til transport, og risikoen dermed ikke var overgået ved pålæsningen af godset i undertransportørens trailer.

Denne dom er interessant, da retten finder, at »overtagelse« indirekte kan defineres af parterne selv og med udgangspunkt i de faktiske omstændigheder ved ladingshåndteringen.

I forhold til overtagelsesbegrebet må det udledes af dommen, at godset skal være under den angivne modtagers rådighed for, at der er sket overtagelse. Retten tillægger det betydelig vægt, at undertransportøren selv eller en repræsentant for denne skal være til stede ved læsningen,

for at der er sket overtagelse efter CMR-lovens § 24. Dette er centralt for en fragtfører at være opmærksom på i tilfælde af, at undertransportøren ikke afhenter godset umiddelbart efter pålæsning. Således skal der foreligge en udtrykkelig aftale om henstilling af godset. Det er altså centralt for fragtføreren at regulere ansvarsperioden imellem aflevering fra afsenderen og til overtagelse af modtageren.

De udfordringer, der opstår ud fra formuleringen af CMR-lovens § 24, er tydelige ud fra ovenstående dom, idet perioden op til overtagelsen og indtil afleveringen ikke er udtrykkeligt reguleret i loven. Dette står i modsætning til sølovens § 274, hvor lovgiver har forsøgt at regulere bestemmelsen udtømmende.

Ansvarsperiodens indtræden og ophør efter CMR-lovens § 24 er i højere grad overladt til parterne selv at definere, hvilket også giver et bredere råderum for parterne, men stiller højere krav til udtrykkelige aftaler om omstændighederne for læsning og losning samt overtagelse og aflevering.

Det skal i den videre domsanalyse illustreres, hvornår overtagelse kan anses for at være sket, uden at fragtføreren havde den faktiske rådighed over godset.

Højesterets dom af 15. februar 1979 i sag U.1979.332H angik spørgsmålet, om fragtføreren kunne anses for at have overtaget godset i forbindelse med pålæsning, selvom fragtføreren ikke var til stede.⁷⁵

Sagen omhandlede transport af temperaturfølsomt gods, herunder 4.500 kg ost og ca. 10.700 æg. Parterne havde aftalt, at godset skulle læsses hos afsenderen fredag eftermiddag, hvor fragtførerens chauffør og afsenderens medhjælper læssede de dele af godset, som var ankommet. Da æggene sent fredag eftermiddag endnu ikke var ankommet til læsningsstedet i Padborg på grund af forsinkelse fra leverandøren, valgte fragtførerens chauffør, som indtil videre havde overværet læsningen, at tage hjem. Da det resterende gods ankom senere samme aften, afsluttede afsenderens medhjælper derfor læsningen uden tilstedeværelsen af fragtførerens chauffør. Ved fragtførerens chaufførs ankomst til Padborg

⁷⁵ Højesterets dom af 15. februar 1979 i sag II 24/1977.

om søndagen for at udføre transporten til Berlin, konstaterede han, at godset var beskadiget som følge af en forkert indstilling af kølesystemet.

Højesteret skulle tage stilling til, hvorvidt fragtføreren kunne anses for at have overtaget godset uanset hans manglende tilstedeværelse ved læsning af det resterende parti gods.

Højesteret vurderede, at det var aftalt, at fragtføreren eller en repræsentant skulle være til stede ved læsningen af godset, og at umiddelbart efter afslutningen af pålæsningen ville fragtføreren overtage besiddelsen af traileren.

Højesteret fandt, at godset måtte anses for overtaget af fragtføreren på det tidspunkt, hvor læsningen blev afsluttet, hvilket også var gældende for den del af godset, som blev læsset under chaufførens tilstedeværelse. Højesteret fandt endvidere, at fragtføreren ikke havde ført fornødent bevis for, at kølesystemet blev startet som følge af en fejl fra afsenderens side.

Man kan udlede af Højesterets konklusion, at pålæsning på fragtførers vogn kan betegnes som »overtagelse«, selvom fragtføreren hverken deltager i pålæsningen eller er til stede.

Fragtførers senere overtagelse af godset som følge af, at han gerne vil holde weekend, er varetagelse af egne interesser, som ikke kan være ansvarsbefriende. Det er interessant ved denne dom, at fragtføreren kan anses for at have overtaget godset, selvom han ikke fysisk var til stede ved læsningen. Med dette kan ses, at fragtførers pligt til at udvise omhu og agtsomhed vægter højt i afgørelsen af, om han har handlet uagtsomt.

Som Højesteret bemærker, kan fragtførers ansvarsperiode indtræde, selvom han ikke er til stede, hvilket indebærer, at CMR-lovens § 24 pålægger fragtføreren et strengt ansvar.

Der kan stilles spørgsmål til, hvordan Højesteret havde forholdt sig, såfremt det var aftalt, at afsenderen og hans medhjælpere var ansvarlige for at aflæse godset, og at fragtføreren alene havde en observatør-/assistancefunktion ved læsning af godset. Såfremt fragtføreren helt eller delvist assisterer med læsning af godset, vil der indtræde et ansvar efter CMR-lovens § 24, som er et solidarisk ansvar mellem parterne, der deltager ved læsning. Det er ikke klart fastlagt i CMR-lovens § 24, om det overhovedet er muligt for fragtføreren at have en observatørfunktion,

eller om ansvarsperioden indtræder blot ved tilstedeværelsen under læsseoperationen.

Ud fra retspraksis må det konkluderes, at der utvivlsomt er sket overtagelse af godset, når det er overgivet til fragtføreren. Det kan ligeledes konkluderes, at overtagelse kan være sket, selvom fragtføreren ikke direkte har modtaget godset, og hvor den manglende tilstedeværelse skyldes forhold, som henfører til fragtførerens egne interesser.

Retspraksis afgrænser ikke »overtagelsen« mere præcist, og det er derfor i høj grad op til parterne at aftale de konkrete omstændigheder herfor.

8.1.3 Opsummering

Tidspunktet for overtagelse henholdsvis aflevering må være det faktiske tidspunkt for ladningshåndteringen, selvom dette ikke følger parternes aftale. Ansvarret må altså indtræde ved den faktiske håndtering af godset, idet hensynet bag CMR-lovens § 24 er at sikre en grundig regulering af de situationer, hvor ansvarret kan indtræde. Er godset således henstillet på en sådan måde, at afsenderen har gjort klar til at fragtføreren kan overtage håndteringen af godset, er denne henstilling af godset ikke ensbetydende med, at fragtførerens ansvarsperiode indtræder. Det vil først være ved fragtførerens faktiske håndtering, at der er sket overtagelse i medfør af CMR-lovens § 24. Ifølge retspraksis vil skader og bortkomst opstået i perioden indtil overtagelsen ikke medføre ansvar for fragtføreren.

I det følgende vurderes, hvilke situationer der kan udvide fragtførerens ansvarsperiode, herunder varetægtsperiode, med det formål senere at undersøge, hvilken betydning dette har for den kontraherende fragtfører i multimodal transport.

8.1.4 Udvidelser og indskrænkninger af varetægtsforholdet

8.1.4.1 Udvidelser samt generelt om brug af undertransportører, medhjælpere og ansatte

Fragtførerens benyttelse af undertransportører, medhjælpere eller ansatte til at udføre transporten kan muligvis udvide hans ansvarsperiode.

Den kontraherende fragtfører er ansvarlig for handlinger og undladelser, som udføres af ansatte og andre medhjælpere, herunder undertransportører, som assisterer fragtføreren ved udførelse af transporten, jf. CMR-lovens § 4. Fragtføreren er ansvarlig for nævnte persongruppe, som hvis det var hans egne handlinger eller undladelser. Fragtførerens ansvar for kontrakthjælpere gælder for alle typer af ansvar, som dækker opfyldelse af befordringen. Ansvar i CMR-lovens § 4 er strengt, da det også omfatter anden misligholdelse, som forvoldes ved forsæt eller grov uagtsomhed. Ansvar fastlægges ud fra de almindelige regler om misligholdelse.

Medhjælperansvaret i CMR-lovens § 4 er relevant at behandle, idet den kontraherende fragtførers ansvarsperiode kan udvides i et uforudsigeligt omfang som følge af nævnte persongruppes handlinger eller undladelser. Eftersom det ikke er muligt for den kontraherende transportør at fraskrive det omfattende kontrakthjælper ansvar, kan det være afgørende for den kontraherende transportør at have aftalt udtrykkeligt, hvordan arbejdet skal udføres og føre kontrol med kontrakthjælperne.

Ansvar følger dansk rets almindelige princip om kontrakthjælperansvar, og der skal være forbindelse mellem handlingen eller undladelsen og den ansattes funktion eller arbejdsstilling. Det er yderligere et krav, at det skal være sket »i tjenesten« og »i forbindelse med opfyldelse af aftalen«. ⁷⁶

Indtræder der således beskadigelse, bortkomst, forsinkelse eller anden type misligholdelse, vil den kontraherende fragtfører ifalde ansvar uanset

⁷⁶ Udstrækningen er fastlagt i U.1994.695H, hvor en medarbejder stjal tv og radioer fra et særligt sikrings rum på et lager. Højesteret bemærkede, at fragtføreren hæfter for sine opfyldeshjælperes abnorme handlinger, herunder tyveri, og at aftaleparten er ansvarlig, hvis den skadegørende handling står i forbindelse med den ansattes arbejde, selvom handlingen ikke står i forbindelse med selve arbejdets udførelse.

graden af forsæt. Der må derfor stilles strenge krav fra fragtføreren til sine hjælpere, således at fragtføreren bevarer sin kontrol over udførelsen af transporten. CMR-lovens dobbeltpræceptive ansvar giver dog hverken fragtføreren eller afsenderen mulighed for at fravige det strenge medhjælperansvar.

Arbejdsgiveransvaret som følger af DL 3-19-2, hvor arbejdsgiveren ikke er ansvarlig for den ansattes abnorme handlinger, kan sammenlignes med ansvaret i CMR-lovens § 4. CMR-lovens § 4 er altså mere vidtgående end det almindelige kontrakthjælperansvar, hvilket må forstås ud fra hensynet til kunden og de forpligtelser, fragtføreren påtager sig. Hertil følger, at selvom den kontraherende fragtfører overlader udførelsen af transporten til en anden, skal afsenderens adgang til at sikre at aftalen opfyldes ikke forringes.

På baggrund af ovenstående kan man konkludere, at de nævnte regler er yderst relevante for den kontraherende fragtfører at være opmærksom på, da udvidelsen af ansvarsperioden kan have store konsekvenser for fragtføreren.

Problemstillingen om medhjælperansvaret er herefter interessant at undersøge ved en multimodal transport, hvor den kontraherende fragtfører anvender undertransportører, som benytter et andet transportmiddel.

8.2 Den multimodale transport, hvor CMR transport indgår

For at afgrænse om CMR-loven finder anvendelse på multimodal transport, undersøges først lovens anvendelsesområde. Det er defineret i CMR-lovens § 1, at loven gælder *aftaler om vejtransport af gods med køretøj mellem flere stater*. Det må ud fra denne ordlyd lægges til grund, at der er et aftalekrav i CMR-loven, hvilket betyder, at transporter som udføres som international vejtransport, ikke er omfattet af CMR-loven medmindre dette er aftalt.

Dette understøttes af den belgiske kassationsret i sagen af 8. november 2004 i sag C.03.0510.N TNT Express, hvor der var indgået en uspecificeret

transportaftale med retten til at udføre transporten som en vejtransport.⁷⁷ Retten fandt, at CMR-loven ikke fandt anvendelse, da det ikke var aftalt, at CMR-loven skulle finde anvendelse. Den belgiske retsstilling må derfor anses at være på linje med dansk ret i forhold til aftalekravet i CMR-loven.

Der kan i den forbindelse også henvises til Sø- og Handelsrettens dom U.2000.1400S, hvor transporten blev udført som en ro-ro-transport, og parterne var enige om, at spørgsmålet skulle bedømmes efter CMR-loven, og der var udstedt CMR-fragtbrev. Sø- og Handelsretten nåede derfor frem til, at CMR-loven fandt anvendelse.⁷⁸

Sø- og Handelsretten tog endvidere i U.1984.577S stilling til, om CMR-loven fandt anvendelse, når dette ikke var udtrykkeligt aftalt, og der tilmed ikke var udstedt et CMR-fragtbrev.⁷⁹ Sagen vedrørte transport af containere fra Danmark til England, hvor containerne blev transporteret som ro-ro-transport i CMR-lovens forstand. Ro-ro transporten anses som en overlappende multimodal transport, da den udføres mellem flere transportmidler, jf. CMR-lovens § 3 stk. 1.⁸⁰ Der var mellem parterne udstedt et gennemgangskonossement. Sø- og Handelsretten skulle tage stilling til, om transporten var omfattet af CMR-loven eller konnossements-konventionsloven (dvs. Haag-Visby-reglerne). Rettens vurdering måtte derfor bero på, om det var »transportens faktiske udførelse«, som regulerede lovvalget, eller om det var »aftalekravet« i CMR-loven. Retten fandt, at Haag-Visby-reglerne regulerede aftalen, da det ikke var godtgjort, at der var tale om en international vejtransport, da parterne ikke havde udstedt et CMR-fragtbrev.

Om retten fandt, at der var indgået en aftale om søtransport efter Haag-Visby-reglerne, eller der var indgået en multimodal transportaftale, som blot skulle reguleres efter Haag-Visby-reglerne, som det var aftalt, er usikkert. Retten er ikke tydelig i præmisserne, og det er derfor usikkert, om aftalen anses for en multimodal transportaftale. Det må

⁷⁷ Sagen af 8. november 2004 i sag C.03.0510.N TNT Express, www.juridat.be.

⁷⁸ Sø- og Handelsrettens dom af 3. marts 2000 i sag H 276/98.

⁷⁹ Sø- og Handelsrettens dom af 19. januar 1984 i sag H 1/1983.

⁸⁰ Ro-ro transport, roll on roll off, er en skibstype hvor rullende last kan køres fra kajen og direkte om bord på skibet.

dog lægges til grund, at Haag-Visby-reglerne kan regulere et multimodalt transportforløb, hvilket dommens faktiske omstændigheder viser, da transporten udførtes som en multimodal transport. Som Højesteret fandt i U.2008.1638H, var det ikke tilstrækkeligt, at transporten blev *udført* som en multimo- dal transport, til at retten fandt, at der også dermed var indgået en multimodal transportaftale.

Afgørelsen viser, at selvom transporten udføres som en vejtransport, kan transportørens varetægtsperiode være omfattet af Haag-Visby-reglerne. Transportøren må derfor være opmærksom på, hvilke transportdokumenter som anvendes, da dette har betydning for, hvilket lovgrundlag, der regulerer transporten.

Dommen viser endvidere, at CMR-lovens anvendelsesområde skal fortolkes indskrænkende, og at loven ikke finder anvendelse, medmindre transporten er omfattet af lovens § 1, dvs. at der skal være aftalt en international vejtransport.

I engelsk ret forholder det sig anderledes. Court of Appeal kom i sagen Quantum Corporation Ltd. and others v. Plane Trucking and another (2002) 2 Lloyd's Rep. 25, frem til, at CMR- loven opstiller et aftalekrav. Denne sag angik en multimodal transport, og Court of Appeal skulle tage stilling til, om CMR-loven fandt anvendelse når transporten helt eller delvist blev udført som en vejtransport. Sagen omhandlede transport af computerkomponenter fra Singapore til Irland, hvor Air France skulle flyve godset fra Paris til Irland, men hvor de aftalte at udføre transporten delvist som vejtransport og søtransport fra Paris til Irland. Godset blev herefter stjålet i England. CMR-lovens anvendelse var klart til kundens fordel, hvormed Court of Appeal fandt, at CMR-loven fandt anvendelse, da transporten faktisk blev udført som en vejtransport.

En udfordring, som melder sig for den kontraherende transportør i denne dom, er, at den generelle transportydelse, som oprindeligt var aftalt, må ændres til en specifik transportydelse, når den unimodale lovgivning skal finde anvendelse.

I det videre skal det ud fra den danske opfattelse af CMR-lovens anvendelsesområde undersøges, om CMR-loven finder anvendelse på multimodal transport.

Det fremgår ikke af lovens ordlyd, om loven finder anvendelse på andre transportformer end international vejtransport. Formålet med CMR-lovens anvendelsesområde kan udledes af CMR konventionens artikel 1 og 3 samt signatur protokollens artikel 2, hvor det følger, at de parter, som har underskrevet konventionen, yderligere er forpligtet til at deltage i forhandlinger og udarbejdelse af en konvention, som regulerer multimodal transport. Det må på baggrund heraf antages, at det ikke var hensigten, at CMR-loven skulle regulere multimodale transportere i sin helhed, men alene CMR-transport med multimodal karakter, som følger af artikel 2. Her henvises til CMR-lovens § 3, stk. 2, der omhandler ro-ro transportere.

Det følger af CMR-lovens § 3, stk. 1, at CMR-loven finder anvendelse, hvis køretøjet med pålæst gods transporteres med skib, jernbane eller luftfartøj under en del af transporten, og godset ikke aflæsses fra køretøjet i forbindelse med transport med et andet transportmiddel. CMR-lovens § 3, stk. 1 giver adgang til, at fragtføreren kan udvide muligheden for at transportere godset og stadig være beskyttet af CMR-loven. Aftalen får derfor ikke som sådan mul timodal karakter, men *udførelsesmåden* bliver multimodal idet der indgår flere transportmidler. Selvom der ikke sker en omladning af godset mellem forskellige transportmidler, kendetegner bestemmelsen alligevel et multimodalt forløb.

Opstår der en skade, herunder bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse under transporten med det andet unimodale transportmiddel, og skyldes skaden ikke fragtførerens forhold, skal fragtførerens ansvar afgøres efter de regler, som gælder for den unimodale transportform. Det er en betingelse, at skaden kun kunne indtræffe under og på grund af den anden unimodale transportform. Findes der ikke unimodale ufravigelige regler, skal fragtførerens ansvar alligevel efter CMR-loven, jf. CMR-lovens § 3, stk. 2.

Med udgangspunkt i det modificerede netværkssystem har CMR-lovens § 3, stk. 2 karakter af en reel multimodal bestemmelse. Den lokaliserbare skade og typen heraf er afgørende for valget af ansvarsregler.

Anvendes CMR-lovens § 3, er det et krav, at køretøjet er omfattet af CMR-loven.⁸¹ Og hvis det er nødvendigt at omlæsse godset, har fragtføreren ret til at ændre udførelsesmåden, jf.

CMR-lovens § 19. Det må dog konkluderes, at CMR-lovens § 3 opstiller en konkret multimodal situation, som ikke er ensbetydende med, at CMR-loven generelt regulerer multimodale transporter.

Domstolene har endnu ikke taget stilling til, om CMR-loven kan aftales at gælde på multimodale transportaftaler. Dog foreligger der en afgørelse om, hvorvidt CMR-loven kan anvendes på et multimodalt transportforløb, hvor der i aftalen var indeholdt en option som tillader CMR-transport. Dette var tilfældet i U.2008.1638H, hvor Højesteret fandt, at CMR-loven fandt anvendelse såfremt transportkøberen ønskede det, og da skaden var opstået under vejtransporten.

Ud fra denne fortolkning af CMR-lovens anvendelsesområde må det sammenfattes, at CMR-loven er konkret afgrænset i sit anvendelsesområde. Loven finder derfor ikke anvendelse på multimodale transportaftaler i sin helhed, men alene den multimodale situation, som er omfattet af CMR-lovens § 3. Lovens aftalekrav må tilmed medføre, at loven ikke omfatter en faktisk international vejtransport, og må afvises at gælde multimodale transportforløb.

Det vil alene være muligt for den kontraherende transportør i en multimodal transport at benytte CMR-loven for den strækning, som omfatter international vejtransport, og i det omfang det er aftalt mellem parterne.

På modsat vis kan man hævde, at følger man samme argumentation som Højesteret i U.1982.398H, hvor Haag-reglerne gjaldt på en vejtransport, så burde det også kunne aftales, at CMR-loven skal gælde for en anden type transport. I det omfang CMR-loven så må gælde, må det forudsætte, at der ikke er anden ufravigelig lovgivning og CMR-loven vil derudover miste sin præceptivitet. Der foreligger dog ikke endnu

⁸¹ At CMR-loven ikke fandt anvendelse på en skibstrailer illustreres i U.1989.593 H, hvor der var sket en omladning til en skibstrailer, som ikke var omfattet af beskrivelsen af et køretøj i CMR-lovens § 2. Højesteret fandt, blandt andet, at det følger af CMR-lovens § 3, at en sådan transport ikke er omfattet af loven.

retspraksis omkring dette spørgsmål, hvorfor konklusionen ikke er helt sikker.

De udfordringer, som CMR-lovens anvendelsesområde giver anledning til ved afgrænsning af den kontraherende fragtførers ansvarsperiode, gennemgås i det følgende.

8.2.1 Udfordringer for den kontraherende fragtfører i forhold til ansvarsperioden i multimodal transport

8.2.1.1 Undertransportører

Den kontraherende transportørs brug af CMR-fragtførere som undertransportører må anses for både at afgrænse og udvide den kontraherende transportørs varetægtsperiode. Varetægtsperioden bliver afgrænset, da den nævnte undertransportørs handlinger alene er reguleret af CMR-loven, såfremt loven er aftalt og finder anvendelse. Den kontraherende transportør skal derfor ikke bekymre sig om, at CMR-ansvaret udtrækkes til at gælde andre for- og eftertransporter.

De handlinger eller undladelser, som nævnte undertransportør foretager sig, er dog væsentlige for den kontraherende transportør, da CMR-ansvaret er strengt. Den kontraherende transportørs samlede og udvidede varetægtsperiode kan derfor udvides til at omfatte undertransportørens fejl i meget vidt omfang.

8.3 Konklusion på CMR-transport og multimodal transport

CMR-lovens restriktive anvendelsesområde løser problemstillingerne, om andre transportmidler kan omfattes af CMR-loven. I det ovenstående blev det modsætningsvis konkluderet, at Haag-reglerne skaber andre udfordringer for den kontraherende transportør, da loven kan udstrækkes til at omfatte en undertransportørs udførelse af en landevejstransport, jf.

U.1982.398H. Den kontraherende transportør må dog, i modsætning til andre transportører i den præceptive transportlovgivning, særligt

føre kontrol med sine medhjælpere, undertransportører og ansatte, idet CMR-ansvaret er strengere.

Såfremt parterne ønsker at indsætte en option i aftalen, kan dette udvide CMR-lovens umiddelbare anvendelsesområde, som det var tilfældet i U2008.1638H. I denne sag fandt Højesteret netop, at CMR-loven fandt anvendelse, såfremt afsenderen ønskede det, selvom CMR aftalen ikke var den primære aftale mellem parterne. Der forelå endvidere ikke et CMR fragtbrev, og det var ikke begge parters ønske, at CMR-loven skulle finde anvendelse. Skaden i den nævnte sag opstod endvidere under vejtransporten.

På modsat vis må det kunne læses ud fra CMR-lovens § 3, stk. 2, at denne bestemmelse har forsøgt at regulere den multimodale situation, som en CMR transport kan være involveret i. Det kan derfor ikke være lovgivers hensigt, at CMR-loven yderligere skulle regulere multimodale transporter, men lovgiver har ikke eksplicit opstillet et »forbud« herimod.

9 Lufttransport

9.1 Varetægtsperioden for den kontraherende luftbefordrer i lufttransport

9.1.1 Lovgivning

I det følgende skal det undersøges, hvordan varetægtsperioden i luftfartsloven afgrænses, og hvilken betydning denne har for den kontraherende transportør i multimodal transport.

Afgrænsning af varetægtsperioden må anses for at fremgå af ansvarsreglen i luftfartslovens § 108, stk. 1 og stk. 3. Det følger heraf, at lufttransportøren er ansvarlig for skade og tab som følge af en begivenhed indtruffet i det tidsrum, hvori godset er i luftbefordrerens varetægt.

Hvis det er aftalt, omfatter varetægtsperioden også befordring ad vej eller sø uden for lufthavnsområdet ved indladning, udlevering eller omladning. Ansvar afgrænses efter tidsrummet, hvor godset er i befordrerens varetægt.

Er skade på godset opstået i dette tidsrum, vil transportøren være ansvarlig for, medmindre andet bevises, jf. luftfartslovens § 108, stk. 3. Perioden svarer til varetægtsperioden, som fulgte af den tidligere luftfartslovs § 107, stk. 1 og 2, Montrealkonventionens artikel 18 (4) og Warszawakonventionens artikel 18 (3).

Ansvarsgrundlaget er et objektivi ansvar,⁸² og luftbefordrer kan derfor kun blive ansvarsfri, hvis han beviser, at skaden skyldes et af forholdene oplyst i luftfartslovens § 108, stk. 2, nr. 1-4. Luftbefordrer kan også blive ansvarsfri ved kundens egen skyld, jf. luftfartslovens § 110. Såfremt dette kan ske, skal luftbefordrer beviser, at den skadelidte selv har forårsaget eller medvirket til skaden. Skade, som opstår på grund af forsinkelse, medfører også et objektivi ansvar, jf. luftfartsloven § 109.

Idet loven ikke afgrænser varetægtsperioden nærmere, må dette ske ud fra de faktiske omstændigheder. Godsets fysiske placering er ikke

⁸² Gomard, Obligationsret 2. del (2011), side 228.

afgørende for varetægtsperioden, da denne er indtrådt, uanset om godset befinder sig på eller udenfor lufthavnsområdet.⁸³

Ansvarsområdet i luftfartsloven udvides yderligere til at også omfatte anden form for transport, som ifølge aftalen skulle være udført som lufttransport, jf. luftfartsloven § 108, stk. 4.

Luftfartslovens § 108, stk. 4 sikrer, at luftbefordreren ikke opnår bedre retsstilling end afsenderen, hvis luftbefordreren helt eller delvist udskifter en del af transporten, som skulle udføres som lufttransport, med et andet befordringsmiddel end lufttransport. Det er en betingelse herfor, at luftbefordreren har handlet uden afsenderens samtykke. En skade, som opstår under strækningen med det udskiftede transportmiddel uden samtykke, vil herefter regnes som sket under lufttransporten, for at sikre, at den udførende luftbefordrer ikke opnår en bedre retsstilling ved aftalebrud.

Idet ansvaret er objektivt, må spørgsmålet være, hvilket ansvarsgrundlag, som gælder, når den kontraherende luftbefordrer udfører for- og eftertransporter, som ikke er omfattet af luftfartsloven, jf. hovedreglen i lovens § 108. Det er i besvarelsen givet, at transport af godset til eller fra lufthavnsområdet ikke er omfattet undtagelsen i § 108. Per Vestergaard anfører, at ansvarsgrundlaget kan anses for at ændre karakter til et præsumptionsansvar med ubegrænset hæftelse for kundens tab, hvis tabet indtræder, når godset skal være i luftbefordrerens varetægt ved skadens indtræden. Per Vestergaard pointerer, at varetægtsperioden ikke er bundet af det objektive ansvar under for- og eftertransporter, da transportøren i dette tilfælde, befinder sig udenfor luftfartsloven. Forfatterens henvisning til præsumptionsansvaret må være, at det almindelige transportansvar finder anvendelse, når luftfartsloven ikke gør.⁸⁴

Per Vestergaards vurdering af, at luftfartsloven ikke finder anvendelse på for- og eftertransporter, er derimod ikke delt af andre teoretikere. Højesteret fandt endvidere i U.2008.1638H, at luftfartsloven faktisk fandt anvendelse på for- og eftertransporter, da skaden opstod under vejtransporten, som til dels var en fortransport. Det må tilmed kunne

⁸³ Lovbekendtgørelse 2017-10-13 nr. 1149 om luftfart, § 108, lovkommentar nr. 225.

⁸⁴ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 869.

læses direkte af luftfartslovens § 108, stk. 3, at skade, som opstår udenfor lufthavnsområdet, er omfattet af luftfartslovens regler, når det er aftalt, at beforderingsaftalen skal omfatte transport med et andet transportmiddel.

9.1.2 Retspraksis

Højesteret tog i U.2008.1638H stilling til varetægtsperiodens udstræning, hvor en kontraherende transportør blev ansvarlig for en skade på et parti lakserogn.

Den kontraherende transportør, Mahé Freight, viderekontraherede transporten til Japan Airlines, som kontraktsmæssigt påtog sig udførelsen af hele transporten fra Danmark til Japan. Japan Airlines indgik aftale med Haugsted International Spedition A/S om at forestå transporten fra Billund til Frankfurt og videre fra Frankfurt skulle godset flyves til Japan af Japan Airlines selv. Skaden opstod dog under en vejtransport i Tyskland. Der var udstedt en booking bekræftelse og et luftfragtbrev, hvor det fremgik, at transporten skulle udføres som flytransport fra Danmark til Japan, med mulighed for at udføre en del af transporten som en vejtransport. Dette fulgte af en option, som var indsat som sikkerhed for at transportøren kunne udføre transporten på bedst mulig vis og ikke ville komme i misligholdelse. Optionen var ikke tydeligt formuleret, men den må formodentlig anses for indsat som en sikkerhed for, at transportøren ikke kom i misligholdelse af transportaftalen, idet transportforløbet netop var planlagt med »lavtgående fly«, dvs. lastbil, fra Billund til Frankfurt.

Afsenderen af godset rettede et erstatningskrav mod den kontraherende transportør og anførte, at den kontraherende transportør var ansvarlig for skaden, som opstod under vejtransporten efter reglerne i luftfartsloven, idet der var indgået en aftale om lufttransport. Den kontraherende transportør gjorde gældende, at han alene var ansvarlig efter CMR-lovens regler, da skaden var opstået under vejstrækningen, og at kravet tilmed var forældet efter CMR-lovens § 41.

Sø- og Handelsretten fandt, at der mellem afsenderen og den kontraherende transportør var indgået en aftale om lufttransport. Luftfarts-

lovens regler fandt derfor anvendelse på forholdet, uanset at en del af transporten var blevet udført som en vejtransport.

Højesteret lagde ligesom Sø- og Handelsretten i sin vurdering vægt på, at der var indgået en aftale om lufttransport, og at sagen derfor skulle afgøres efter reglerne i luftfartsloven. Om optionen udtalte Højesteret:

»Højesteret bemærker herved, at det forhold, at aftalen indeholdt en option, som gav fragtføreren adgang til uden videre at benytte et andet transportmiddel, ikke kan føre til, at aftalen ikke skal anses for en aftale om flytransport. Udnyttelse af en sådan option indebærer imidlertid, at ladningsejer over for den kontraherende transportør yderligere kan påberåbe sig de ansvarsregler, som gælder for den måde, hvorpå transporten helt eller delvist faktisk blev udført.«⁸⁵

Idet afsenderen ikke ønskede at påberåbe sig reglerne i CMR-loven, blev transportørens ansvar bedømt efter reglerne i luftfartsloven, hvorefter der ikke var indtrådt forældelse.

Dommen er afsagt på baggrund af den tidligere luftfartslov, og det skal derfor bemærkes, at § 108, stk. 4 i den nugældende luftfartslov præciserer, at den kontraherende lufttransportørs varetægtsperiode også omfatter strækninger som udføres med andet transportmiddel end fly. I den tidligere luftfartslov af 1985 var varetægtsperioden defineret i luftfartslovens § 107, stk. 1, hvor det fremgik at:

»bliver indskrevet rejsegods eller gods beskadiget, eller går det tabt som følge af begivenhed, der er indtruffet inden for den tid, der er i befordrerens varetægt, enten på flyveplads eller ombord i luftfartøj eller på et hvilket som helst andet sted, når landing sker uden for flyveplads, er befordreren ansvarlig derfor«

Højesteret konkluderede altså i forhold til varetægtsperiodens udstrækning, at for- og efter- transporter kan anses for at være omfattet af den kontraherende lufttransportørs varetægtsperiode, selvom de udføres med et andet transportmiddel end fly. Højesterets konklusion er der for

⁸⁵ Højesterets dom af 23. april 2008 i sagerne 120/2005 og 138/2005 (2. afdeling).

i overensstemmelse den udstrakte varetægtsperiode i den nuværende § 108, stk. 3 og daværende § 107, stk. 1 og er dermed formodentlig fortsat udtryk for gældende ret.

I forhold til selve anvendeligheden af luftfartsloven kom Højesteret ikke ind på de faktiske omstændigheder omkring godsets fysiske placering for at afgrænse varetægtsperioden og placere ansvaret. Dette stemmer overens med luftfartslovens formulering om, at godset blot skal være i »luftbefordrerens varetægt«, hvilket det bliver ved med at være, når det transporteres som vejtransport af en undertransportør. Luftfartslovens anvendelsesområde må derfor anses for bredt og fordelagtigt for en transportordregiver til at regulere et multimodalt transportfor løb.

Højesteret fortolker optionen til fordel for transportordregiver. En kontraherende transportør kan ikke forvente at kunne påberåbe sig det ansvarsgrundlag, som gælder i en option, uanset under hvilken transportform, skaden måtte opstå. Det er derfor ikke hensigtsmæssigt for den kontraherende transportør at indsætte en option, såfremt han ønsker at vide med sikkerhed, hvilken lov som regulerer en given opstået skade.

Denne problemstilling bliver yderligere kompliceret ved de uspecificerede transportaftaler, hvor det er overladt til transportøren at vælge transportmiddel. I tilfældet med en uspecificeret aftale, må det blive sværere for transportøren at argumentere for, at der er indgået en aftale om et bestemt transportmiddel og at et eventuelt anvendeligt aftalekrav er opfyldt.⁸⁶

Ser vi bort fra ligheden med den uspecificerede aftale og kigger på optionen alene, er afsenderens retsstilling anderledes ved optioner, da denne har valgfrihed ved brug af optionen. Det er ikke tydeligt, på hvilket grundlag Højesteret tildeler afsenderen denne valgfrihed. Det kan være, at Højesteret ser på luftfartslovens beskyttelsespræceptive karakter, hvilket så havde forholdt sig anderledes ved en international vejtransport, grundet CMR-lovens absolutte præceptivitet. Denne sag fastslår, at det er særlig fordelagtigt for en afsender at indgå en transportaftale med en option, idet afsenderen opnår en valgfrihed mellem forskellige søgsmålsgrundlag.

⁸⁶ Erhvervsjuridisk tidsskrift, ET.2008.331, Stinne Taiger Ivø, Vibe Ulfbeck: Optioner og ansvar i transportaftaler.

På modsat vis er det ikke til fordel for den kontraherende transportør at anvende optioner i transportaftaler.

Det kan overvejes, om Højesteret var nået til en anden konklusion, hvis der var udstedt et CMR-fragtbrev som understøttede optionens betydning. Aftalegrundlaget havde dermed været tydeligere, og transportøren havde muligvis kunne gøre brug af optionen. I forhold til aftalens multimodale karakter ville udstedelsen af et CMR-fragtbrev i højere grad bidrage til, at hele aftalen havde multimodal karakter reguleret efter netværksreglen og ikke karakter af en unimodal aftale med en option.

Afsenderens valgfrihed med søgsmålsgrundlag medfører endvidere usikkerhed for den kontraherende transportør i forhold til regresskævhed. Ansvar kan blive mere bebyrdende mellem den kontraherende transportør og afsenderen end transportøren og undertransportøren.

Der opstilles forskellige løsninger på denne udfordring med regresskævhed af advokat Rasmus Køie i artiklen Retlig håndtering af ansvar for »lavtgående fly«, ⁸⁷ som besvarer hvordan regresfælden undgås. Her foreslås, at der kan anvendes selvstændige transportdokumenter for hver transportform, hvilket nævnes at medføre udfordringer for den praktiske udførelse af transporten. En anden løsning nævnes med udgangspunkt i den løsning som luftfartslovens § 108, stk. 4 illustrerer, hvor forfatteren anfører, at det af bestemmelsen modsætningsvis må læses, at det med afsenderens samtykke er muligt helt eller delvist at udskifte lufttransporten med en anden transportform, uden den pågældende fremmede transportform skal reguleres af luftfartsloven. Forslaget bliver dermed, at der ved indgåelse af en aftale på baggrund af et Airway Bill indsættes en klausul som nøjagtigt beskriver transportens gennemførelse og hvilke regler, som må gælde, hvor luftfartsloven ikke gør. Det er for denne løsning afgørende, at transporten udføres i overensstemmelse med aftalen. Den sidste opstillede løsning indebærer anvendelsen af et multimodalt transportdokument, herunder NSAB. Fordele og ulemper ved dette uddybes i afsnittet om netværksklausulen i NSAB2015 § 2.

⁸⁷ Rasmus Køie, Retlig håndtering af ansvar for »lavtgående fly«, Speditionsret nr. 28.

Sidstnævnte løsning af Rasmus Køie må dog anses for delvist at være den, som var benyttet af parterne i U.2008.1638H. Parternes aftale må derfor fortsat være det væsentlige.

Det må sammenfattes, at Højesterets vurdering af, om den kontraherende transportørs varetægtsperiode er indtrådt i en multimodal transport i første række beror på parternes aftale. Parternes aftale er afgørende for, hvilket regelsæt der skal benyttes, såfremt der opstår en skade.

9.1.3 Udvidelser af varetægtsperioden

Der er flere mulige udvidelser af varetægtsperioden, som den kontraherende lufttransportør skal være opmærksom på. I gennemgang heraf tages udgangspunkt i ovenstående analyse af § 108, stk. 3, som viser, at luftbeforderens ansvar kan omfatte andre transportmidler end lufttransport, hvormed ansvaret fortsat reguleres efter luftfartsloven. I sammenhæng med dette behandles forholdet til udførende undertransportører, og om de er omfattet af luftfartsloven, såfremt et andet transportmiddel benyttes.

Idet en aftale om lufttransport kan omfatte andre transportmidler, er det centralt for den kontraherende transportør at have et overblik over, hvilke transportmidler som anvendes til udførelse af for- og eftertransporten. Luftfartslovens objektive ansvar må synes at virke som en større sikkerhed for afsenderen, da afsenderen kan holde sig til dette strengere transportøransvar, som under luftfartsloven omfatter andre transportmidler, som normalt ville være underlagt det almindelige transportretlige præsumptionsansvar.

Dette skærper transportørens professionelle kendskab til den type af skader, som kan opstå ved brug af andre transportmidler. Er hele transporten reguleret af luftfartsloven, vil de skader som kan opstå eksempelvis under en søstrækning være af så omfattende og anderledes karakter, at det er meget uhensigtsmæssigt, hvis den kontraherende transportør ikke har adgang til at føre modbevis for sit ansvar. Transportøren kan påberåbe sig de ansvarsfrihedsgrunde, som følger af § 108, stk. 2, nr. 1-4, men

ansvarsfrihedsgrundene giver begrænset adgang til at blive ansvarsfri, når det tages i betragtning af den omfattende mængde af skader, som kan opstå under vej-, sø- eller banetransport.

Det må derfor være mere fordelagtigt for den kontraherende transportør, hvis luftfartsloven er forbeholdt lufttransporten og de andre transportmidler under de relevante særlove.

9.2 Den multimodale transport, hvor lufttransport indgår

Ordlyden i luftfartsloven angiver ikke direkte, om loven opstiller et aftalekrav. Ser man på de bagvedliggende konventioner, fremgår det ikke tydeligt, at der er et aftalekrav. Det kan dog udledes af visse bestemmelser i både Montrealkonventionen og Warszawakonventionen. Ordet »transportaftale« følger f.eks. af Montrealkonventionens artikel 1(2), 3(5) og 9 og Warszawakonventionens artikel 1(2), 3(2), 4(4) og 5(2).

Montrealkonventionens artikel 1(2) definerer »international transport« og opstiller forskellige betingelser, som skal være opfyldt, hvor det blandt andet følger, at der skal foreligge *en aftale mellem parterne*. Nævnte konventions artikel 3(5) omtaler manglende overholdelse af bestemmelserne i konventionen og betydningen heraf for *transportkontraktens* gyldighed. Artikel 9 beskriver manglende overholdelse af dokumentationskravene, hvor der også udtrykkeligt nævnes, hvilken betydning dette har for *transportkontraktens* eksistens og gyldighed.

Synspunktet om, at der gælder et aftalekrav i luftfartsloven, anføres også af Stinne Taiger Ivø og Vibe Ulfbeck i artiklen *Optioner og ansvar i transportaftaler*.⁸⁸ Forfatterne tager udgangspunkt i Højesterets sag U.2008.1638H, hvor de anfører, at der på baggrund af Højesterets argumentation kan indfortolkes et aftalekrav i luftfartsloven, idet Højesteret lægger vægt på at der er indgået en aftale om luftfragt.

⁸⁸ Erhvervsjuridisk tidsskrift, ET.2008.331, Stinne Taiger Ivø, Vibe Ulfbeck: *Optioner og ansvar i transportaftaler*.

Per Vestergaard er tilmed af den opfattelse, at Montrealkonventionen opstiller et aftalekrav. Denne opfattelse anfører Vestergaard ved egen fremhævelse af ordlyden fra konventionens artikel 1:

”in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, ... are stipulated”⁸⁹

På baggrund af ovenstående konkluderer Per Vestergaard, at konventionen opstiller et anvendelseskriterie som må indebære, at transporten skal udføres i henhold til en aftale om lufttransport. Argumentationen underbygges endvidere af ordlyden i konventionens artikel 38, hvor konventionen alene finder anvendelse hvis betingelserne i artikel 1 er opfyldt. Flere teoretikere er også af den opfattelse, at der findes et aftalekrav i luftfartsloven,⁹⁰ hvilket ikke ud dybes yderligere.

Det må formodentlig lægges til grund, at der findes et »aftalekrav« i luftfartsloven, da dette støttes af Højesterets udtalelse i U.2008.1638 H, de nævnte teoretikere og ordlyden af flere bestemmelser i Montrealkonventionen.

For at luftfartsloven kan finde anvendelse på en multimodal transportaftale, må den multimodale transport derfor reguleres ud fra en multimodal bestemmelse i luftfartsloven.

Luftfartslovens § 120 om kombinerede transportere beskriver den situation, hvor befordringen udføres delvis med luftfartøj eller andet befordringsmiddel. Her gælder bestemmelserne i kapitel 9 kun befordringen med luftfartøj, jf. dog § 108, stk. 4.⁹¹ Bestemmelsen gengiver Montrealkonventionens artikel 38 og delvist den forudgående Warszawa-konventions artikel 31.

Udgangspunktet i luftfartslovens § 120 er, at bestemmelsen alene finder anvendelse på den del af transporten, som udføres med lufttrans-

⁸⁹ Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), side 1012.

⁹⁰ Andersen Roost, *Multimodale transportere Juridiske rammebetingelser* (2012), side 164. Henviser til Giumulla/Schmid m.fl. i *Montreal Convention* (2006), article 1, side 17 og *Warsaw Convention* (2005), WC Article 1, side 18 og flere teoretikere som ligeledes udtrykker samme holdning men mindre tydeligt.

⁹¹ Luftfartslovens § 108, stk. 4 svarer til Montrealkonventionens artikel 18, stk. 4.

port, dog med undtagelse af luftfartslovens § 108, stk. 4, hvor transportøren udskifter transportmidlet til andet end fly uden afsenderens samtykke. Hensynet, som værnes om i luftfartslovens § 108, stk. 4, er afsenderens beskyttelse, således at transportøren ikke opnår bedre retsstilling ved at udskifte hele eller dele af transportmidlet til et andet uden afsenderens samtykke.

Den lovtekniske sammenhæng mellem luftfartslovens § 120 og § 108, stk. 4 er derfor afgørende for at udlede, om kombinerede transportreelt kan være underlagt luftfartsloven, hvil ket må være gældende, så længe transportaftalen opfylder de betingelser, som fremgår af nævnte bestemmelser.

Det må ud fra ovenstående derfor konkluderes, at multimodale transportforløb i deres udførelsesform kan være omfattet af luftfartsloven, såfremt der – som en del af det multimodale forløb – er indgået en aftale om lufttransport, da luftfartsloven tillader brug af andre transportmidler.

Ønsker den kontraherende lufttransportør, at andre unimodale områder skal være omfattet af transportaftalen, kan han endvidere, som det var tilfældet i U.2008.1638H, indgå en aftale om lufttransport med en option. Denne aftaleform er dog ikke en multimodal transportaftale, og for at indgå en sådan aftale, må den kontraherende transportør søge inspiration fra det nævnte netværkssystem. Det er derfor centralt at holde for øje, at aftalen om lufttransport ikke får multimodal karakter ved at indsætte en option. Det er alene transportforløbet som bliver multimodalt.

Et interessant synspunkt til fortolkning af luftfartslovens § 120 anføres af Lissi Roost i Multimodale transportre, juridiske rammebetingelser, hvor forfatteren anfører, at såfremt § 120 forudsætter et aftalekrav, må ansvarsområdet for § 120 begrænses til tilfælde, hvor aftalen om lufttransport indeholder en option, som giver lufttransportøren adgang til at udskifte hele eller dele af transporten med et andet transportmiddel.⁹² Optionen må herfor anses som et samtykke fra afsenderen til at benytte andre transportmidler end lufttransport. Som forfatteren anfører, vil dette

⁹² Andersen Roost, Multimodale transportre Juridiske rammebetingelser (2012), side 167.

medføre, at § 108, stk. 4, bliver overflødig. Dette synspunkt er relevant at nævne, da det ville have medført et andet udfald af U.2008.1638H. Såfremt forfatterens synspunkt kan lægges til grund, måtte udfaldet af dommen være blevet, at luftfartsloven alene regulerede den faktiske lufttransport jf. § 120, og skaden som opstod under vejtransporten, skulle reguleres af almindelige danske transportretlige regler. Synspunktet synes dermed at stride imod gældende ret.

Ønsker den kontraherende transportør derfor at indgå en multi-modal transportaftale, hvor lufttransport indgår, kan dette ske med udgangspunkt i luftfartslovens § 120 med indsættelse af en option, eller efter § 120, jf. § 108, stk. 4, hvor et andet transportmiddel indgår som i en for- og eftertransport. Det må derfor konkluderes, at en luftbefordrer kan blive ansvarlig for skade indtrådt i hans varetægsperiode, selvom udførelsesmåden ikke var lufttransport.

10 Banetransport

10.1 Varetægtsperioden for den kontraherende banetransportør

10.1.1 Lovgivning

Med udgangspunkt i reglerne om banetransport, skal det undersøges, hvordan varetægtsperioden afgrænses, og hvilken betydning denne har for den kontraherende transportør i multimodal transport.

Er jernbanetransporten omfattet af CIM-reglerne, skal det efterfølgende vurderes, hvornår transportørens varetægtsperiode anses for indtrådt. Varetægtsperioden kan anses for at være indeholdt i ansvarsbestemmelserne, da der ikke, ligesom i sølovens § 274, findes en særskilt bestemmelse om varetægtsperioden.

Reglerne om banetransportørens ansvar følger af CIM-reglernes artikel 23-41. Artikel 23, § 1 opridser det grundlæggende ansvar, hvor det følger, at transportøren er ansvarlig for skade ved helt eller delvist tab og for beskadigelse af godset fra overtagelsen af godset til levering samt for skade som følge af overskridelsen af leveringsfristen, uanset hvilken jernbaneinfrastruktur der benyttes. Den grundlæggende varetægtsperiode for transportøren er herfor defineret, som perioden fra overtagelse af godset til levering. At transportøren også er ansvarlig for skade som følge af overskridelse af leveringsfristen må indebære, at ansvaret også gælder for de skader, som opstår som følge af forsinkelse. Ansvar i artikel 23, § 1 er et objektivi ansvar og ansvarsfrihedsgrundene følger af artikel 23, §§ 2 og 3, litra a-g.

Artikel 24, § 1, om ansvar i forbindelse med transport af jernbanevogne som gods opridser samme varetægtsperiode, men vidner i højere grad om et præsumptionsansvar, idet ansvar indtræder, medmindre det bevises, at skaden ikke skyldes en fejl fra transportørens side.

Bevisbyrden og reglerne herom følger af artikel 25, §§ 1-3 og gennemgås ikke i det følgende.

Det kan afslutningsvis nævnes, at banetransportøren også er ansvarlig for medhjælpere og undertransportører, når denne persongruppe handler på vegne af transportøren, jf. artikel 27 og 40. Ansvarer er vidtgående, idet den kontraherende transportør er ansvarlig for denne persongruppes handlinger og undladelser som for sine egne. Dette uddybes ikke nærmere.

At varetægsperioden omfatter perioden fra overtagelse af godset og indtil udlevering, er alene defineret i ansvarsbestemmelsen i CIM-reglernes artikel 23 og ikke yderligere afgrænset i retspraksis. Omstændighederne for selve overtagelsen må anses for at bero på de faktiske omstændigheder og parternes aftale. Den kontraherende transportør må derfor i samarbejde med transportordregiveren fastlægge de faktiske forhold som afgrænser overtagelse og udlevering.

De forhold, som skal iagttages af transportøren ved levering af godset, er defineret i CIM-reglernes artikel 17. Det følger af artikel 17, § 1, at levering anses for sket, når godset og fragtbrevet er udleveret til modtageren. Udlevering må ske efter de bestemmelser, som gælder for leveringsstedet, hvilket må betyde, at udlevering skal ske i overensstemmelse med parternes aftale og praksis på udleveringsstedet, jf. artikel 17, § 5. Foretages udleveringen i henhold til de gældende regler på leveringsstedet, vil udlevering endvidere være sket, når godset udleveres til told- eller skattemyndigheder i deres ekspeditions- eller lagerlokaler, når disse ikke står under transportørens opsyn, jf. artikel 17, § 2, litra a. Oplagres godset hos transportøren eller deponeres hos en speditør eller i et offentligt pakhuis, anses udlevering også for at være sket, hvis dette sker i overensstemmelse med de gældende regler på leveringsstedet, jf. artikel 17, § 2, litra b.

Transportørens varetægsperiode kan forlænges i det tilfælde, hvor modtageren kan tage forbehold for først at modtage godset, når det er besigtiget for at konstatere, om der er opstået en skade, jf. artikel 17, § 4.

Ud fra ovenstående må det lægges til grund, at transportøren skal overholde CIM-reglernes bestemmelser, men at den faktiske overtagelse og udlevering, beror på de konkrete omstændigheder for transporten.

Eftersom varetægtsperioden ikke er yderligere beskrevet hverken i teori eller retspraksis, skal det undersøges, hvordan varetægtsperioden udstrækkes, når den kontraherende transportør indgår i en multimodal transport.

10.2 Den multimodale transport, hvor banetransport indgår

CIM-konventionens artikel 1, § 1 definerer konventionens anvendelsesområde til blandt andet at omfatte »enhver kontrakt om jernbanebefordring af gods mod betaling«. Det må lægges til grund, at »enhver kontrakt« indebærer et aftalekrav, hvormed loven alene finder anvendelse, når det er aftalt.⁹³ Det er endnu ikke afklaret af domstolene, hvorvidt »enhver kontrakt« omfatter multimodale transportaftaler og det er begrænset, hvor der er taget stilling til dette i teo rien.

Det følger af CIM-konventionens artikel 1, § 3, at konventionen gælder, når en international transport, for hvilken der er indgået en enkelt kontrakt ud over banetransport, også omfatter vejtransport eller transport ad indre vandveje i national trafik i et medlemsland. Denne bestemmelse er af klar multimodal karakter, da den regulerer flere transportformer under samme aftale.

CIM-konventionens artikel 1, § 4 udvider anvendelsesområdet i artikel 1, § 3, idet artikel 1, § 4 også omfatter en samlet aftale, hvor jernbanetransporten alene er et supplement til den internationale transport, som omfatter søtransport eller international flod- eller kanaltransport. Den nævnte søtransport og flod-/kanaltransport skal følge de særlige linjer, som er opført i COTIF artikel 24, § 1, for at transporten reguleres af artikel 1, § 4.

Lissi Roost anfører, at de aftaler, som der henvises til i artikel 1, §§ 3 og 4, må være multimodale transportaftaler, da bestemmelserne beskriver anvendelse af to specifikke transportmidler til udførelse af transpor-

⁹³ Erhvervsjuridisk tidsskrift, ET.2008.331, Stinne Taiger Ivø, Vibe Ulfbeck: Optioner og ansvar i transportaftaler.

ten.⁹⁴ Den kontraherende transportør skal derfor være opmærksom på, at de multimodale transportaftaler alene er omfattet af ovenstående bestemmelser, hvis transporten udføres som anført. Enhver multimodal transport, som omfatter jernbanetransport, er derfor ikke omfattet. Som tidligere anført, følger det tilmed af CIM-konventionens artikel 1, § 3, at når en international transport, for hvilken der er indgået en enkelt kontrakt ud over bane transport også omfatter vejtransport eller transport ad indre vandveje i national trafik et medlemsland, gælder nærværende fælles regler. Den nævnte søtransport og flodtransport skal følge de særlige linjer, som er opført i COTIF artikel 24, § 1, for at transporten reguleres af artikel 1, § 3. Artikel 1, § 3 er interessant, da den omfatter den multimodale transportaftale som helhed. Ordlyden i konventionsartiklen henviser til det tilfælde, hvor der er »indgået en enkelt kontrakt«, hvilket må omfatte den samlede transport. Dette må derfor være en multimodal transportaftale.

Reglerne, som regulerer banetransport, må ud fra ovenstående anses som det transportretlige særområde, hvor multimodale transportaftaler tydeligst fremgår af lovgivningen. Den kontraherende transportør har derfor mulighed at udfærdige multimodale transportaftaler med udgangspunkt i nærværende lovgivning, såfremt betingelserne i nævnte bestemmelser er opfyldt, og banetransport indgår i den samlede transport. Som følge af den begrænsede retspraksis og teori gennemgås udfordringerne ved varetægtsperioden for banetransport ikke yderligere.

⁹⁴ Andersen Roost, Multimodale transporter Juridiske rammebetingelser (2012), side 172.

11 Udstrækningen af varetægtsperioden indenfor multimodale aftaler

11.1 Problemstillingen

Den kontraherende transportørs varetægtsperiode i multimodal transport kan både afgrænses gennem lovgivning og aftaler.

Som konkluderet i det ovenstående, anses det endnu ikke for fastlagt, om de unimodale regelsæt generelt regulerer multimodale transportaftaler. Man må derfor være tilbageholdende med at fortolke særlovenes anvendelsesområder udvidende til at gælde multimodale transportaftaler, da domstolene ikke anses for at have fastlagt hvad en multimodal transportaftale er. Derudover har hensigten bag særlovene ikke oprindeligt været at regulere multimodale transporter, hvilket f.eks. tydeliggøres i CMR-lovens § 3, stk. 2, hvor der er taget højde for at regulere den multimodale situation, hvor international vejtransport må indgå.

Det er dog muligt at luftfartsloven, Haag-reglerne og CIM-reglerne kan udstrækkes til at gælde multimodale transportforløb, selvom særlovenes enkelte anvendelsesområder er tydeligt afgrænset til den relevante transportform. Som støtte herfor har Højesteret i sagen U.2008.1638H taget stilling til, at luftfartsloven fandt anvendelse på et multimodalt transportforløb, men det kan ikke udledes, om Højesteret mente, at der var indgået en multimodal transportaftale.

Idet luftfartsloven, Haag-reglerne og CIM-reglerne kan regulere multimodale transportforløb medfører dette, at den kontraherende transportør gennem disse regelsæt kan regulere sin varetægtsperiode i multimodal transport.

I et multimodalt transportforløb vil den kontraherende transportør under hver enkelt ladningshåndtering, ved modtagelse eller aflevering af godset, være underlagt den præceptive særlovgivning. Er en multimodal transportaftale indgået således, at hver enkelt transportstrækning er reguleret af den relevante særlov, må varetægtsperioden for hver strækning defineres i den relevante særlov. Sker der derfor en overgivelse

af godset i et multimodalt forløb, hvor en transportør overgiver gods, som blev transporteret som søtransport, til at skulle transporteres af en CMR-fragtfører, vil varetægsperioden ophøre efter sølovens § 274, og den nye varetægsperiode vil indtræde efter CMR-lovens § 24. Denne afgrænsning af den kontraherende transportørs varetægsperiode må anses for at være den mest gennemskuelige og anvendte i dansk ret som følge af, at det endnu ikke er fastlagt, at særlovene finder anvendelse på samlede multimodale transportaftaler.

Spørgsmålet som melder sig i denne forbindelse er, om der i dansk transportret findes et uskrevet netværksprincip. Der findes ikke lov hjemmel til at understøtte dette uskrevne netværksprincip, men det ses ofte ved indgåelse af transportaftaler, at man aftaler, at særlovgivningen finder anvendelse for den enkelte transportform, hvormed den multimodale transportaftale faktisk vil have karakter af et netværksansvar. Synspunktet om det uskrevne netværksprincip kan også tydes ud fra Højesterets argumentation i U.2008.1638H, hvor CMR-loven kunne anvendes, da skaden opstod under vejtransporten (og såfremt afsenderen ønskede det). På baggrund af denne snævre fortolkning må det dog være for vidtgående at konkludere, at der i dansk transportret eksisterer et lovbundet netværksprincip. Dette understøttes af Lissi Roost, som endvidere stiller spørgsmål til, hvorvidt netværksansvaret måtte være en udbygget netværksregel med henvisning til alt relevant særlovgivning globalt eller en begrænset netværksregel forbeholdt dansk særlovgivning.⁹⁵

Vibe Ulfbeck anfører i artiklen *Multimodal Transports in the United States and Europe – Global and Regional Liability Rules*, at der i Europa anses for at blive anvendt et netværksprincip.⁹⁶ Et netværksprincip

⁹⁵ Andersen Roost, *Multimodale transporter Juridiske rammebetingelser* (2012), side 181.

⁹⁶ Vibe Ulfbeck, *Multimodal Transports in the United States and Europe – Global and Regional Liability Rules*, *Tulane Maritime Law Journal* 2009, side 47-50.

kommer endvidere til udtryk i NSAB2015⁹⁷ § 2 og i FIATA Bill of Lading⁹⁸, og som Lissi Roost anfører, kan netværksprincippet have haft afsmittede effekt på dansk ret, da aftaleklausulerne med et netværksansvar er blevet anvendt i årtier.⁹⁹ Smitteeffekten er dog tvivlsom, idet der endnu ikke foreligger sikker retspraksis som fastslår et uskrevet netværksprincip, og i hvert fald netværksklausulen i NSAB har sjældent den ønskede virkning, når den bliver testet i retspraksis, se nærmere nedenfor. Der bliver derfor i det følgende taget udgangspunkt i et aftalebaseret netværksansvar.

11.2 Netværksklausulen i NSAB2015 § 2

Som supplement til den præceptive lovgivning er det mellem parterne udbredt at anvende standardaftaler til at indgå multimodale transportaftaler og for at gennemskue udstrækningen af varetægts- og ansvarsperioden.

Netværksklausulen i NSAB2015 § 2 finder anvendelse for lokaliserbare skader eller hvor der er truffet aftale om en bestemt transportmåde. Er en af betingelserne opfyldt bliver den kontraherende transportør ansvarlig efter de for en sådan transportmåde gældende lovbestemmelser og almindeligt forekommende transportvilkår. Anvendelsesområdet er betinget af, at den gældende lovgivning eller transportvilkår afgiver fra NSAB2015 § 6, stk. 2 og 3 eller §§ 15-21. Afgivelserne uddybes ikke yderligere på grund af emnets relevans. Netværksklausulen ligner således i sin virkning CMR-lovens § 3, stk. 2,¹⁰⁰ men er udbygget til at omfatte almindelige transportvilkår og andre regler som følger af NSAB2015.

⁹⁷ NSAB har karakter af et »agreed document« og er standardbestemmelser, som angiver speditørens og transportordregiverens rettigheder og forpligtelser. Dokumentet er forhandlet mellem branche organisationer for transportører og transportkøbere, hvor den første version trådte i kraft i 1919 og bestemmelserne er herefter blevet udviklet og opdaterede. NSAB er udbredt og har stor betydning i hele Skandina vien.

⁹⁸ FIATA FBL er et standarddokument, som ofte anvendes som transportdokument i form af et »House B/L«, og som kan danne grundlag for remburs.

⁹⁹ Andersen Roost, Multimodale transporter Juridiske rammebetingelser (2012), side 181.

¹⁰⁰ Ekelund, Per. NSAB med kommentarer af Per Ekelund (1991), side 184.

Ligheden må være, at begge bestemmelser stiller krav om kendskab til skadesstedet.

Netværksansvaret stemmer overens med det gennemgåede netværksprincip, som også henviser til den enkelte unimodale lovgivning. Klausulen må derfor anses som særligt anvendelig for at regulere de multimodale transportere, hvor det ikke er muligt fuldt ud at kende til strækningen, hvor en given skade kan opstå. Varetægtsperioden kan dog ikke konkret afgrænses i netværksklausulen, idet netværksklausulen ikke skaber mere klarhed over de ansvarsregler, som den kontraherende transportør må blive underlagt, da det ikke kan forudses hvor en mulig skade kan opstå.

I forhold til ansvaret mellem den kontraherende transportør og dennes undertransportører er netværksklausulen dog anvendelig til at skabe klarhed over ansvarsreglerne og herunder varetægtsperioden. Netværksklausulen sikrer, at der ikke opstår regresskævhed i ansvarsgrundlaget mellem transportordregiveren og den kontraherende transportør i forhold til ansvaret mellem den kontraherende transportør og undertransportøren. Begge retsforhold må være reguleret under det samme ansvar, idet skadesstedet fastsætter ansvarsreglerne.

Fordelen ved at anvende netværksklausulen i NSAB2015 er det fastsatte lave ansvarsbegrænsningsbeløb, som svarer til det i CMR-loven på 8,33 SDR pr. kg (bruttovægt af godset), jf. NSAB2015 § 21. Dette beløb er betydeligt lavere i søloven med 2 SDR, pr. kg eller 667 pr kollo, jf. sølovens § 280, stk. 1, men højere i luftfartslovens § 111, stk. 5 og COTIF-CIM reglernes artikel 30 og 32, hvor beløbet er henholdsvis 19 SDR pr kg. og 16,67 SDR pr kg.

Det er i teorien anset for tvivlsomt, om netværksklausulens tilsigtede anvendelse faktisk er i overensstemmelse med, hvordan den »behandles« i retspraksis. Dette synspunkt anføres af advokat Jesper Windahl¹⁰¹ og professor Vibe Ulfbek og Ph.d. Stinne Taiger Ivø¹⁰². Nævnte analyser

¹⁰¹ U.2012B.221, Jesper Windahl: »De for en sådan transportmåde gældende lovbestemmelser« – om speditørens netværksansvar.

¹⁰² Erhvervsjuridisk tidsskrift, ET.2008.331, Stinne Taiger Ivø, Vibe Ulfbek: Optioner og ansvar i trans portaftaler.

tager udgangspunkt i Højesteretsdommene U.2012.1144H¹⁰³ og FED 2011.238H¹⁰⁴ i den tidligere netværksbestemmelse i NSAB2000 § 23, hvor ordlyden i netværksbestemmelsen efterfølgende er ændret i et omfang, som dog næppe har betydning for analysen.¹⁰⁵ Det støttes endvidere af advokat Ulla Fabricius i ET.2014.3,¹⁰⁶ som kommer frem til, at netværksklausulens hensigt med at undgå regresskævhed ikke umiddelbart opnås. Derfor ses det i retspraksis, at den kontraherende transportørs ansvar ender med at være mere omfattende overfor kunden end undertransportøren.

Det må derfor sammenfattes, at den reelle virkning af netværksklausulen kan være tvivlsom på grund af manglende anerkendelse fra domstolene, selvom dens ordlyd og anvendelighed i høj grad må anses for at afgrænse den kontraherende transportørs varetægtsperiode i multimodal transport. Ønsket om at undgå regresskævhed må dog kunne opnås, såfremt klausulen suppleres og præciseres gennem en tillægsklausul. For at undgå tvivlstilfælde om domstolenes anerkendelse af netværksklausulen i NSAB, kan den kontraherende transportør sikre sig ved på egen hånd at indgå multimodale transportaftaler, med en mere skræddersyet netværksklausul, tilpasset det konkrete transportforløb. Dette må netop være muligt, da der formodentlig gælder aftalefrihed for hvordan multimodale transportaftaler udfærdiges.

Idet netværksprincippet og netværksklausulen i NSAB2015 § 2 finder anvendelse for lokaliserbare skader, opstår spørgsmålet om, hvordan ikke-lokaliserbare skader må behandles. Til løsning af dette findes det uniforme ansvarssystem, som for nogle af særlovene må afvises, da det multimodale transportforløb falder uden for særlovenes anvendelsesområde. Det modificerede netværksansvar må derfor være anvendeligt for at forudse ansvaret for ikke-lokaliserbare skader, men det må afhænge af særlovenes anvendelsesområde, om det kan aftales, at lovgivningen finder

¹⁰³ Højesterets dom af 19. januar 2012 i sag 36/2009.

¹⁰⁴ Højesterets dom af 14. januar 2011 i sag H-103-09.

¹⁰⁵ Ordet »anerkendte« indgår ikke i den nye netværksklausul i NSAB2015. Den nye formuleringen i NSAB2015 »almindeligt forekommende transportvilkår«.

¹⁰⁶ Erhvervsjuridisk tidsskrift, ET.2014.3, Ulla Fabricius: Udviklingen på transportområdet – belyst gennem retspraksis, 6. februar 2014.

anvendelse på et ukendt transportmiddel. Eftersom anvendelsesom rådet for flere af særlovenes vedkommende bygger på en form for aftalekrav, er dette i sig selv problematisk for netværksklausulens tiltænkte anvendelse, når der er tale om en ikke-lokaliserbar skade, idet en multimodal transportaftale nærmest per definition ikke opfylder særlovenes aftalekrav.

11.3 Ikke-lokaliserbare skader og udfyldende dansk ret

Opstår der en situation under den multimodale transport, som ikke er reguleret af præceptiv lovgivning, må udfyldende danske transportretlige regler finde anvendelse. Dette er tilfældet med ikke-lokaliserbare skader.

Aftalefriheden for den multimodale aftale, må netop tage sigte på denne situation, da særlovene ikke finder anvendelse. Ved ikke-lokaliserbare skader kan den kontraherende transportør ikke på forhånd kende eller regulere sin varetægtsperiode, men må følge det varetægtsløfte som følger af dansk formueret. Dette kan være omkostningsfyldt, da der ikke er samme adgang til at ansvarsbegrænse som efter særlovene. Hvorvidt den kontraherende transportør har adgang til at kræve regres hos undertransportøren, og hvilke regler gælder mellem dem, må følge af den indbyrdes aftale.

Placeringen af ansvar ved ikke-lokaliserbare skader kan afhænge af bevisets stilling, da man må gå ud fra, at den enkelte transportør har overholdt sin undersøgelsespligt og ved modtagelse af godset modtaget en »ren kvittering« for godset. Er der ikke modtaget en ren kvittering for godset, må man lægge til grund, at skaden er opstået under den delstrækning, hvor fragtbrevet / godskvitteringen har fået en anmærkning. Transportdokumenterne kan derfor have afgørende betydning for placeringen af ansvaret under en bestemt varetægtsperiode. Som det tidligere er set i retspraksis, tillægger domstolene de transportretlige dokumenter, herunder dokumentløftet, afgørende bevisbetydning sammen med parternes aftale. Denne løsning kan i den praktiske verden medføre udfordringer, såfremt der f.eks. er tale om containertransport, hvor en fragtførers undersøgelsespligt ikke indebærer en pligt til at åbne

containeren og undersøge godset.¹⁰⁷ Transportøren skal alene undersøge godset med rimelige midler.

11.4 Omlæsning og oplagring

Udfyldende dansk ret kan endvidere findes nødvendig at anvende, hvor omlæsning og oplagring ikke kan henføres under en varetægtsperiode i særlovene. Her er tale om en situation, hvor særlovene regulerer de enkelte strækninger i en multimodal transportaftale, og hvor hverken den kontraherende transportør eller en undertransportørs varetægtsperiode anses for at være omfattet af skaden, som er opstået under oplagring eller omlæsning. Det kan også forekomme, hvor der må være et overlap mellem ansvarsperioden i særlovene. Ved et overlap er det svært at afgøre, hvilken særlov skal have forrang. Dette får særligt betydning, da der gælder forskellige ansvarsgrundlag, forældelsesfrister og regler for ansvarsbegrænsning. Er skaden under omlæsning eller oplagring ikke reguleret af særlovene, må udfyldende dansk ret derfor finde anvendelse.

Skader, som opstår under omlæsning og oplagring, indgår altså i perioden, hvor resultatforpligtelsen består, og må derfor være underlagt den kontraherende transportørs udstrakte præsumptionsansvar og videregående varetægtsløfte. På grund af manglende regulering i dansk ret af oplagring og omlæsning, må det obligationsretlige princip om depositum irregulare gælde for mellemliggende oplagring.¹⁰⁸ Depositum irregulare må være underlagt præsumptionsansvaret, hvilket er i overensstemmelse med varetægtsløftet.¹⁰⁹ For at sikre, at godset ikke bliver beskadiget under den multimodale transport, uanset om det befinder sig i en omlæsning- eller oplagringssituation, findes endvidere den bagvedliggende regulering for den kontraherende transportørs vidtgående loyalitetsforpligtelse.

¹⁰⁷ Andersen Roost, *Multimodale transporter Juridiske rammebetingelser* (2012), side 186.

¹⁰⁸ Gomard, *Obligationsret 1. del* (2006), side 84.

¹⁰⁹ Andersen Roost, *Multimodale transporter Juridiske rammebetingelser* (2012), side 185.

12 Konklusion

Hvordan den kontraherende transportør afgrænser sin varetægtsperiode i multimodal transport, må afhænge af, hvorledes den kontraherende transportør udfærdiger den multimodale transportaftale. Dette må bero på valget af transportretligt reguleringssystem og præceptiv lovgivning.

Det må konkluderes, at de unimodale særlove i deres helhed ikke finder anvendelse på multimodale aftaler, men der er bestemmelser i lovene, som regulerer multimodale transportforløb. På baggrund af lovenes aftalekrav kan det dog ikke aftales, at særlovene i præceptiv form finder anvendelse på en samlet multimodal transportaftale. Det må dog være muligt at anvende særlovene på andre transportformer med den konsekvens, at loven må gælde på et deklareret grundlag.

Det er i det ovenstående anført, at både Haag-reglerne, luftfartsloven og CIM-reglerne giver mulighed for at regulere et multimodalt transportforløb. For så vidt angår Haag-reglerne og luftfartsloven, er dette tilmed tilkendegivet af domstolene.

For at forudse den fulde udstrækning af ansvarsperioden og varetægtsperioden, kan den kontraherende transportør med fordel benytte den modificerede netværkssystem, som også regulerer ikke-lokaliserbare skader. Udfyldende dansk ret må endvidere anvendes til at regulere de skader, som ikke kan henregnes under særlovenes anvendelsesområde. Den kontraherende transportør kan ved regulering af sin samlede varetægtsperiode tage udgangspunkt i de generelle forpligtelser, som han må være underlagt i almindelig dansk transportret. Benyttelsen af netværkssklausulen i NSAB2015 § 2 og andre multimodale aftalekoncepter kan derfor være særligt fordelagtigt for at overskue varetægtsperiodens udstrækning.

Når den kontraherende transportør skal afgrænse sin varetægtsperiode for den samlede multimodale transport, må han være opmærksom på særlige forhold, som domstolene lægger vægt på. Gennem retspraksis er det set, at parternes aftale og mangeårig praksis kan være afgørende for at fastsætte, om varetægtsperioden er indtrådt eller ophørt. Praksis

i branchen blev også tillagt betydning. Domstolene lægger vægt på de transportdokumenter, som bliver benyttet, hvor retten fandt, at en booking billet og modtagelseskvittering ikke var tilstrækkelige som bevis for, at varetægtsperioden var indtrådt eller ophørt. Her må parterne benytte de transport dokumenter som er foreskrevet i den relevante særlov. Parterne må endvidere præcisere transportydelsen og kan derved indirekte regulere varetægtsperioden i et vist omfang.

De nævnte forhold, som domstolene tillægger betydning, må derfor særligt tages i betragtning, når den kontraherende transportør afgrænser sin varetægtsperiode i multimodal transport.

Litteraturliste

Bøger

- Andersen, Lissi Roost (2012). Multimodale transporter juridiske rammebetinger. (1. udgave). Jurist- og Økonomforbundets forlag.
- Blume, Peter (2011). Retssystemet og juridisk metode. (1. udgave). Jurist- og Økonomforbundets forlag.
- Bredholt, Jørgen. Martens, Jesper. Mathiasen, Jens. Philip, Allan (2012). Søloven med kommentarer (4. udgave). Jurist- og Økonomforbundets forlag.
- Ekelund, Per (1991). NSAB Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser Medkommentarer af Per Ekelund. (1. udgave). Jurist- og Økonomforbundets forlag.
- Falkanger, Thor. Bull, Hans Jacob. Rosenberg Overby, Lars (2013). Søret (4. udgave). Karnov Group.
- Gomard, Bernhard (2006). Obligationsret 1. del. (4. udgave). Jurist- og Økonomforbundetsforlag.
- Ramberg, Jan (1983). Spedition och fraktavtal. (1. udgave). J Ramberg, PA Norstedt & Söners förlag.
- Vestergaard Pedersen, Per (2008). Transportret – Introduktion til reglerne om transport afgods (1. udgave). Karnov Group.

Artikler

- Fabricius, Ulla (2014). Udviklingen på transportområdet – belyst gennem retspraksisET.2014.3. Karnov Group.
- Goldschmidt, Adam (2008). Multimodal transport – det transportmæssige retvalgsproblemU.2008B.259. Karnov Group.

- Køie, Rasmus (2010). Retlig håndtering af ansvar for »lavtgående fly«, Speditionsret nr. 28.
- Ulfbeck, Vibe (2009). Multimodal Transports in the United States and Europe – Global and Regional Liability Rules. Tulane Maritime Law Journal 2009.
- Ulfbeck, Vibe., Taiger Ivø, Stinne (2008). Optioner og ansvar i transportaftalerET.2008.331. Erhvervsjuridisk tidsskrift.
- Windahl, Jesper (2012). »De for en sådan transportmåde gældende lovbestemmelser« – om speditørens netværksansvar U.2012B.221. Karnov Group.
- Anker Mikkelsen, Jes (1980). Forældelsesregler I CMR-loven. U1980B.149.

Retsgrundlag

Konventioner

- CMR-konventionen: Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandisespar Route.
- Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF).
- CIM, Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail, Appen-dix B to the Convention concerning International Carriage by Rail of 9 May 1980.
- The Hague-Visby Rules, The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968.
- The Hamburg Rules, United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.
- Montreal-konventionen af 28. maj 1999 om indførelse af visse ensartede regler for internationalLuftbefordring.
- United Nations Convention on International Multimodal Transport.
- Warszawa-konventionen af 12. oktober 1929.

Love

Lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014 søloven.

Lovbekendtgørelse nr. 1122 af 18. september 2015 lov om fragtaftaler ved international vejtransport.

Lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 luftfartsloven og tidligere luftfartslov af 1985.

Lovbekendtgørelse nr. 686 af 27. maj 2015 jernbaneloven.

Afgørelser

Trykt U.2013.849/2H: Højesterets dom af 19. december 2012 i sag 36/2011

Trykt U.2008.1638H: Højesterets dom af 23. april 2008 i sagerne 120/2005 og 138/2005

Trykt U.2008.2256S: Sø- og Handelsrettens dom af 9. juni 2008 i sag 12-06

Trykt U.2011.271H: Højesteret dom af 27. oktober 2010 i Sag 96/2009.

Trykt U.1981.425H: Højesterets dom af 22. april 1981 i sag I 114/1979

Trykt U.1996.895H: Højesterets dom af 19. april 1996 i sag II 244/1992

Trykt U.1983.287S: Sø- og Handelsrettens dom af 5. november 1982 i sag H 133/1981

Trykt U.1997.1213H: Højesterets dom af 24. juni 1997 i sag 4/1995

Trykt U.2001.520H: Højestets dom af 5. december 2000 i sag I 566/1999

Trykt U.1982.398H: Højesterets dom af 12. marts 1982 i sag II 121/1981

- Trykt U.1979.332H: Højesterets dom af 15. februar 1979 i sag II 24/1977
- Trykt U.1994.695H: Højesterets dom af 24. juni 1994 i sag I 288/1991
- Trykt U.2000.1400S: Sø- og Handelsrettens dom af 3. marts 2000 i sag H 276/98
- Trykt U.1984.577S: Sø- og Handelsrettens dom af 19. januar 1984 i sag H 1/1983
- Trykt U.1989.593H: Højesterets dom af 28. april 1989 i sag I 357/1987
- Trykt U.2012.1144H: Højesterets dom af 19. januar 2012 i sag 36/2009
- Trykt U.2004.2106S: Vestergaard Pedersen, Transportret (2008), side 284 (findes ikke på Karnov)

Forsikrings- og erstatningsretlig domssamling (FED)

- Trykt FED 2003.1625: Sø og Handelsrettens dom af 11. juni 2003 i sag S-8-02
- Trykt FED 2002.703S: Sø- og Handelsrettens dom af 27. februar 2002 i sag H-95/1999S
- Trykt FED 2003.1625: Sø og Handelsrettens dom af 11. juni 2003 i sag S-8-02
- Trykt FED 2011.238H: Højesterets dom af 14. januar 2011 i sag H-103-09

Norsk ret

ND 1950.527 SELMA THORDEN

ND 1961.255 RAGNHILD K

ND 1990.423 HUAL TRADER ND

1956.178

Engelsk ret

Quantum Corporation Ltd. and others v. Plane Trucking and another
(2002) 2 Lloyd's Rep. 25

Belgisk ret

Den belgiske kassationsret i sagen af 8. november 2004 i sag
C.03.0510.N TNT Express

Andet

NSAB2015

Sølovsudvalget. Befordring af gods, betænkning nr. 1215. Shultz
Grafisk

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo and hosts the faculty's Centre for European Law. It is also a part of the cooperation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The Institute offers one master programme and several graduate courses.

The core research areas of the Institute are maritime and other transport law as well as petroleum and energy law, but the members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

