



Jurist- og Økonomforbundets Forlag

## Transportaftaler

© 1991 by Jurist- og Økonomforbundets Forlag

Alle rettigheder forbeholdes.

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

Tryk: Narayana Press, Gylling

Indbinding: Damm's Bogbinderi, Randers

Printed in Denmark 1991

ISBN 87-574-6060-4

# Indhold

<b>Forkortelser</b> .....	10
<b>Forord</b> .....	11
<b>1. Transportjuraens kilder</b> .....	17
1.1. Søtransport .....	21
1.1.1. Færgetrafik – short sea .....	26
1.2. Banetransport .....	30
1.3. Vejtransport .....	33
1.3.1. Internationale transporter .....	34
1.3.1.1. CMR .....	34
1.3.1.1.1. Nøgle til CMR-loven og konventionen .....	35
1.3.1.1.2. Kriterier for anvendelse af CMR .....	38
1.3.1.1.2.1. Geografiske betingelser .....	39
1.3.1.1.2.2. Køretøj .....	41
1.3.1.1.2.3. Fragtbrevsklausuler .....	42
1.3.1.2. Nationale transporter .....	43
1.3.1.3. CMR ved indenrigs godstransport .....	44
1.3.1.3.1. Indenrigs godstransportlov .....	44
1.3.1.3.2. Fragtmåndsbestemmelser .....	45
1.3.1.3.3. Landets loven .....	45
1.4. Lufttrafik .....	47
1.5. Kombinerede og gennemgående transporter .....	52
1.5.1. Gennemgående transport – samme transportmidler .....	53
1.5.1.1. Sædetransport .....	54
1.5.1.2. Banetransport .....	55
1.5.1.3. Vejtransport .....	56
1.5.1.4. Lufttransport .....	60
1.5.2. Kombinerede transporter – forskellige transportmidler .....	61
1.5.2.1. Network – kombi .....	68

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

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

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

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

## Forkortelser

Se også stikordsregister og litteraturliste

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

## Forord

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

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

Hermed er bogens vigtigste aktører bragt ind på scenen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Domsregisteret er ført a jour til 1. januar 1991.

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