

Pedersen, Per Vestergaard: Transportret – introduktion til reglerne om transport af gods. Thomson, København 2008. 1109 s.

1. Moderne transportret og aftalefrihed

Øget international handel skaber øget behov for transport. Over de sidste 20 år er efterspørgslen på transportydelser steget markant. Det samme er efterspørgslen på gode transportretlige fremstillinger. Med Per Vestergaard Pedersens glimrende *Transportret – Introduktion til reglerne om transport af gods* 2008, på over 1000 sider, stilles den værste sult. Fremstillingen indledes med et veloplagt kapitel om transportaftaler generelt og om udviklingen inden for transportretten mod integration af transportformer og mere kundevenlige løsninger. Herefter belyses transportretten i hele dens bredde. Fremstillingen er således ikke afgrænset til at angå en enkelt udvalgt transportform men beskriver både vejtransport, søtransport, banetransport og lufttransport. I tillæg hertil bruges med god ret et par kapitler på den moderne, multimodale transportform samt logistikaftaler. Bogen behandler primært ansvarsretlige spørgsmål, men belyser også spørgsmål om ejendomsrettens overgang i forbindelse med dokumenthåndtering samt virksomhedspant. Med den brede tilgang til det transportretlige område fortsættes den tradition, der i den danske transportretlige litteratur blev skabt med Rosenmeyers fremstilling *Transportret* fra 1982.¹

Der er næppe noget gennemgående tema i bogen, men et til tider tilbagevendende tema er spørgsmålet om omfanget af aftalefrihed på transportrettens område. Transportretten byder på noget så særpræget som kommercielle kontraktforhold undergivet præceptiv lovgivning. Denne præceptive lovgivning har sin baggrund i internationale konventioner, hvoraf flere går langt tilbage.

Den ældste – konventionen om banetransport (CIM-konventionen) – går tilbage til slutningen af 1800-tallet. På dette tidspunkt blev banetransportøren betragtet som en «common carrier», dvs. en transportør, som regel statsejet, der tilbød transportydelser til offentligheden. Banetransportøren var underlagt befordringspligt og præceptive ansvarsregler og ansvarsgrænser, som ikke kunne fraviges til skade for afsenderen.² CIM-konventionen kom til at danne forbillede for den senere vedtagne konvention om vejtransport, CMR-konventionen.³ Selv om vejtransportøren ikke var underlagt befordringspligt, blev også denne type transportør oprindeligt

¹ Tilsvarende brede fremstillinger har kun i begrænset omfang og på en mindre skala været forfattet i øvrig nordisk ret. Kurt Grönfors, *Allmän transporträtt*, 1975 kan nævnes som eksempel. Som nyere eksempel på nordisk litteratur kan henvises til Johansen, *An Outline of Transport Law*, 2008, samt i tysk ret til Koller, *Transportrecht*, 6. udgave, 2007. Fremstillinger på det transportretlige område i øvrigt er ofte begrænset til at angå en enkelt transportform, som eksempelvis Clarke, *Carriage of Goods by Road*, 4. udgave, 2003.

² Den nutidige version af CIM-konventionen er COTIF/CIM konventionen, 1980, som ændret ved protokol 1999.

³ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956 med senere ændringer (CMR-konventionen).

betragtet som en «common carrier», og konventionen indeholdt præceptive regler om ansvar og ansvarsbegrænsninger, på dette område endda total præceptive, sådan at transportørens ansvar hverken kunne begrænses eller forøges. Inden for søretten var synet på transportøren et andet. Søtransport blev betragtet som risikabel virksomhed, og traditionen for at acceptere risikodeling mellem transportør og afsender var en naturlig følge heraf.⁴ Ikke desto mindre fandt man det også på dette område nødvendigt med regler, der begrænsede transportørens adgang til at fraskrive sig ansvaret over for afsenderen over en vis grænse. Dette blev reguleret i konnossementkonventionen (Haagreglerne) fra 1924.⁵ På luftrettens område var den første konvention Warsawa-konventionen fra 1929,⁶ som også indeholdt præceptive regler om ansvar samt ansvarsbegrænsninger.

Alle de nævnte konventioner afspejler naturligvis ønsket om at opnå retsened på et udpræget internationalt område. Dernæst er det karakteristisk, at konventionerne afspejler opfattelsen af afsenderen som den svage part i aftaleforholdet, der må beskyttes, hvorfor konventionsreglerne ofte ikke kan fraviges til skade for afsenderen. Konventionerne afspejler også måden, hvorpå transporter i udgangspunktet blev afviklet, nemlig som én bestemt form for transport, og mere sjældent som kombinationer af disse. Endelig afspejler konventionerne en klar og relativ simpel rollefordeling mellem parterne; transportøren udfører transporten og afsenderen sørger for, at varerne kommer frem til transportøren i transportklar tilstand. Alle de nævnte konventioner er siden blevet revideret og findes nu i mere moderne versioner, men fælles for dem alle er, at de ovenfor beskrevne grundelementer i konventionsreguleringerne er bevaret. Der er stadig tale om beskyttelsespræceptiv lovgivning, der regulerer enkelte former for transporter, og som hviler på antagelsen om en klar rollefordeling mellem parterne. Problemet er, at disse grundforestillinger ofte ikke længere holder stik. Moderne transporter afvikles i dag i vidt omfang på anden vis, end man skulle tro ved gennemlæsning af konventionerne. Transportørerne er i kraft af liberaliseringstendensen kun i begrænset omfang stadig statsejede virksomheder, og moderne transportkunder er ikke nødvendigvis de svage parter i transportforholdet. Store afsendervirksomheder er ofte fuldt lige så stærke forhandlingsparter som transportørerne. Disse forhold rejser i sig selv spørgsmålet om berettigelsen af præceptiv lovgivning på området og aktualiserer blandt andet spørgsmålet om fastlæggelsen af konventionernes anvendelsesområde (nedenfor under 2). Dernæst efterspørger moderne transportkunder i udstrakt grad pakkøløsninger, blandt andet i form af «dør

⁴ Ramberg, *The Law of Transport Operators* (2005), p. 37 ff.

⁵ International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924. Konventionen er siden blevet suppleret med Visby-protokollen (Protokol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924). Konventionen som blev ændret ved protokollen kaldes Haag-Visby-reglerne. Disse regler er i dag gældende i de fleste europæiske lande.

⁶ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Warsaw, 1929. Konventionen er siden blevet suppleret med en række protokoller, og senest er i 1999 vedtaget en ny konvention på området, Montreal-konventionen, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 1999.

til dør»-transporter. Heri ligger, at kunderne efterspørger transportydelser, der sikrer vareudbringelse fra afsenderens forretningssted til modtagerens forretningssted. Sådanne transporter nødvendiggør ofte anvendelsen af flere forskellige transportmidler, og den multimodale transport, hvor transportøren over for kunden påtager sig ansvaret for varerne under hele transporten og herefter overlader hele eller dele af transportens udførelse til undertransportører, er derfor blevet almindelig. Denne transportform rejser spørgsmålet om anvendeligheden af de eksisterende, præceptive, konventionsbaserede regler på de enkelte strækninger af transporten (nedenfor under 3). Endelig er det blevet almindeligt at betragte transportydelsen som en integreret del af en større logistikydelse, og moderne transportører udbyder ofte i tillæg til transportydelsen en lang række transportrelaterede ydelser som samling, pakning, mærkning, lagring og distribution af transportkundernes varer. Hermed udviskes den klassiske rollefordeling mellem transportør og afsender, og igen opstår spørgsmålet om hensigtsmæssigheden og anvendeligheden af de traditionelle præceptive ansvarsregler (nedenfor under 4).

2. *Hvornår er en konventionsregulering udtømmende?*

Den tætte konventionsregulering af området giver anledning til et meget grundlæggende spørgsmål, som ofte overses, nemlig spørgsmålet om, hvornår en konventionsregulering har gjort udtømmende op med et ansvarsspørgsmål, således at der kan sluttes modsætningsvis fra konventionsteksten, og hvornår det er tilladt at supplere konventionsbestemmelserne med udfyldende national ret.⁷ Tages udgangspunkt i CMR-konventionen som eksempel, så er der bred enighed om, at konventionen ikke tilsigter at gøre udtømmende op med alle de spørgsmål, der relaterer sig til en CMR-transport. Der er også enighed om, at der for så vidt angår uregulerede spørgsmål, må faldes tilbage på national ret som udfyldende retskilde. Det vanskelige er imidlertid at afgøre, hvornår et spørgsmål må anses for reguleret og hvornår ureguleret af de eksisterende regelsæt. Som eksempel kan nævnes konventionens regler om misligholdelse og sanktioner i den anledning. Ifølge CMR-konventionens artikel 17 er fragtføreren ansvarlig for helt eller delvist tab af godset og for beskadigelse af dette. Derimod findes ingen regel om ansvaret for udleveringsfejl.⁸ Det antages derfor, at dette ansvar er ureguleret i konventionen, og at der må faldes tilbage på national ret, hvilket for dansk rets vedkommende vil sige et præsumptionsansvar uden ansvarsbegrænsning.⁹ I andre tilfælde er løsningen imidlertid en modsætningslutning fra konventionsteksten. Som eksempel kan nævnes CMR-konventionens artikel 23 om opgørelse af erstatningen i tilfælde af beskadigelse af godset. I følge stk.1, er erstatningen begrænset til en «normaltabserstatning», sådan

⁷ Spørgsmålet er behandlet hos Ulfbeck, «Udtømmende konventionsregulering og fastlæggelsen af en konventions anvendelsesområde», *Festskrift till Lars Gorton*, 2008, p 599 ff.

⁸ Vestergaard Pedersen, *Transportret, Introduktion til reglerne om godstransport*, 2007, p. 345 ff.

⁹ Vestergaard Pedersen, p. 346.

at værdien af varerne skal opgøres til markedsværdien på tidspunktet for transportørens overtagelse af godset. Reglen regulerer således klart adgangen til at få erstatning for værditabet. Det kan imidlertid forekomme mere tvivlsomt, om den også tager stilling til spørgsmålet om adgangen til at kræve erstatning for følgeskader. Det kunne således anføres, at der ligesom i relation til udleveringsfejlene er tale om et ureguleret spørgsmål, hvorfor der må faldes tilbage på national ret, for så vidt angår spørgsmålet om erstatning for følgeskader. Det antages imidlertid i almindelighed, at der skal sluttes modsætningsvis fra artikel 23, stk. 1, sådan at bestemmelsen afskærer erstatning for følgeskader (også efter national ret), medmindre disse falder under de særlige omkostningsbeløb, der er nævnt i artikel 23, stk. 4.¹⁰ Interessant nok er man nået til det modsatte resultat på sørettens område i relation til sølovens normaltabsregel i § 279.¹¹ Også på luftrettens område er spørgsmålet aktuelt. I en engelsk sag¹² om en passagerskade forvoldt uden for fartøjet har man antaget, at Warsawa-konventionens artikel 17 afskar passageren fra at kræve erstatning efter national ret, da artikel 17 i konventionen om skader forvoldt ombord på flyet måtte anses for at have gjort udtømmende op med adgangen til at kræve erstatning for passagerskader i det hele taget. Som det fremgår, er det svært at se en klar linje i disse afgørelser. Visse konventionernes præceptive regelsæt gives tilsyneladende et større anvendelsesområde end andre.¹³ Det kan ærgre lidt, at forfatteren af den nye transportretlige fremstilling, der i andre sammenhænge, jf. nedenfor, interesserer sig så levende for omfanget af aftalefriheden på transportrettens område, ikke tager dette spørgsmål op til nærmere behandling, men nøjes med at konstatere, at der kan faldes tilbage på «almindelige transportretlige regler» i det omfang en konventionsregulering ikke er udtømmende.¹⁴

3. Multimodale transportter og aftalefrihed

De multimodale transportter er klart et af forfatterens hjertebørn. Emnet behandles dybtgående og grundigt i et særskilt kapitel i bogen. Eftersom der ikke i dag findes nogen ikrafttrådt konvention,¹⁵ der regulerer de multimodale transportter, er

¹⁰ Fabricius, *Lov om Fragtaftaler ved International vejtransport*, 2005 p. 379, under henvisning til ordlyden «herudover skal der ikke ydes erstatning». I konventionsteksten findes denne formulering imidlertid i stykke 4 i artikel 23 og kan dermed forstås som en præcisering, der alene angår retten til at kræve refusion af omkostninger.

¹¹ Jf. ND 1987.160 NH (*Ny Dolsøy-sagen*).

¹² *Sidhu and others v. British Airways* (1997) A.C. 430.

¹³ Hertil kommer, at forskellige fortolkningsstile præger forskellige jurisdiktioner. I tysk ret har der således generelt været en mere udbredt tendens til at finde «huller» i konventionerne, som kan udfyldes med national ret, end for eksempel i engelsk ret, jf. Clarke, *Carriage of Goods by Road*, 2004, p.12 ff.

¹⁴ Eksempelvis Vestergaard Pedersen, p. 346.

¹⁵ Konventionen fra 1980, *The Convention on International Multimodal Transport of Goods* (1980), er aldrig trådt i kraft. Derimod foreligger nu en ny FN-konvention, som til dels regulerer spørgsmålet om multimodale transportter, jf. nedenfor under 5. Konventionen

det grundlæggende spørgsmål i hvilket omfang de eksisterende konventioner finder anvendelse på disse transporter. Som eksempel på problemstillingen kan nævnes en transportaftale mellem en afsender og en transportør om, at gods skal transporteres med skib fra London til Rotterdam og derefter videre ad vej til Berlin. Hvis transportøren udfører søtransporten men indgår aftale med en undertransportør om udførelsen af vejtransporten, og godset beskadiges undervejs, er det grundlæggende spørgsmål, om de eksisterende unimodale konventioner regulerer transportørens ansvar. Intuitivt ville man måske mene, at de enkelte konventioner måtte regulere transportørens ansvar på de forskellige strækninger af transporten. Vestergaard Pedersen får dog hurtigt gjort klart, at problemet er knapt så enkelt. Som udgangspunkt for diskussion bruges imidlertid hos Vestergaard Pedersen en del sider på at diskutere, hvad der i en vis forstand forekommer at være en «falsk» problemstilling, nemlig om det afgørende for konventionernes anvendelse enten er den faktiske udførelse eller aftalen mellem parterne. Problemstillingen er falsk, dels fordi det helt klart fremgår af konventionsteksterne – på nær én¹⁶ – at det er aftalen der er afgørende, dels fordi det er åbenbart, at transportøren ikke ved at vælge en udførelsesmåde i strid med aftalen vil kunne opnå ansvarsbedømmelse efter udførelsesregelsættet frem for det aftalte regelsæt.¹⁷

Den virkelige problemstilling er i stedet, hvad der skal til, for at der kan siges at foreligge en aftale om en bestemt form for transport. Er det således, som i ovennævnte eksempel, på forhånd aftalt, at en transport skal udføres ved hjælp af flere forskellige transportmidler, er spørgsmålet om der kan siges at foreligge en flerhed af aftaler med den virkning, at de unimodale regelsæt finder præceptivt anvendelse på de enkelte dele af transporten, eller om aftalen i dens helhed må betragtes som en sui generis aftale, der er ureguleret af de transportretlige konventioner. Den første løsning kan beskrives som «netværksprincippet». Dette kritiseres med rette af Vestergaard Pedersen for at være problematisk i praksis, blandt andet fordi det fører til procesførelse vedrørende bevismæssige spørgsmål med henblik på lokalisering af skaden.¹⁸ Ifølge Vestergaard Pedersen bør den multimodale transportaftale i stedet betragtes som en aftale sui generis, der ikke er omfattet af den eksisterende konventionsregulering og følgelig underlagt aftalefrihed. Dette synspunkt forekommer på mange måder besnærende, men der mangler endnu klar støtte i retspraksis for, at det er gældende dansk ret.¹⁹

Spørgsmålet om udførelsens betydning opstår i en helt anden sammenhæng. Selv om man anerkender, at transportøren ikke ensidigt kan ændre en aftale fra

bliver efter planen åbnet for ratifikation i løbet af 2009 og træder i kraft, når 20 lande har ratificeret.

¹⁶ Warsawa-konventionen og Montreal-konventionen om luftfart tager tilsyneladende udgangspunkt i, om transporten er blevet udført som en lufttransport.

¹⁷ Endelig er problemstillingen falsk, fordi den på forhånd afskærer muligheden for, at udførelsen kan have betydning i nogle – men ikke alle – tilfælde, jf. nærmere nedenfor.

¹⁸ Vestergaard Pedersen, p. 939–940.

¹⁹ Vestergaard Pedersen, p. 964 ff. smh. med Ulfbeck og Taiger Ivø, «Optioner og ansvar i transportaftaler», *Erhvervsjuridisk Tidsskrift* nr. 4, 2008, p. 337.

at være én type aftale til en anden type aftale gennem valg af udførelsesmåde, kan man således med god ret diskutere, om den faktiske udførelse bør spille en rolle for kvalifikationen af aftalen, når transportøren i henhold til aftalen er indrømmet hel eller delvis valgtret med hensyn til udførelsen. Dette spørgsmål blev besvaret bekræftende i en meget kritiseret Court of Appeal-afgørelse, *Quantum Corporations Ltd. and others v. Plane Trucking Ltd. and another*.²⁰ Konkret vedrørte sagen udførelsen af en vejtransport i henhold til en vejtransportaftale, der indeholdt option for en anden udførelsesmåde. Den engelske Court of Appeal indtog det standpunkt, at enhver aftale, der indrømmer transportøren ret til at udføre en transport helt eller delvis som en vejtransport, skal betragtes som en hel eller delvis aftale om vejtransport, når aftalen faktisk udføres på denne måde. Dette ræsonnement fremstår som fuldstændig plausibelt, og kan i hvert fald ikke forkastes som værende i strid med CMR-konventionens ordlyd.²¹ Det engelske ræsonnement indebærer således ikke, at en aftale ensidigt af transportøren kan ændres fra at have været én type aftale til at blive en anden, men blot at der kan tages hensyn til den faktiske udførelse, når denne er kontraktmæssig.²² En anden sag er, at ræsonnementet ikke fremstår som det eneste mulige, og at det kan diskuteres, om det fører til et hensigtsmæssigt resultat. Den engelske afgørelse lægger således forudsætningsvis op til en generel anvendelse af «netværksprincippet» med de ovenfor beskrevne ulemper. En frisk dansk Højesteretsafgørelse, U 2008.1638 H, der vedrørte en problemstilling parallel med den engelske sag, går da også den anden vej.²³

4. Logistikaftaler

Også logistikaftaler behandles i et selvstændigt kapitel i Vestergaard Pedersens bog. Som beskrevet ovenfor, er logistikaftalerne et relativt nyt fænomen, som rejser det samme fundamentale spørgsmål, som aftalerne om de multimodale transportere, nemlig spørgsmålet om, hvorvidt disse aftaler er omfattet af de transportretlige konventioner med præceptiv regulering til følge, eller om disse aftaler er underlagt aftalefrihed.²⁴ Spørgsmålet er, om en aftale, der udover at indeholde et transportløfte, indeholder løfter om en række andre typer serviceydelser, hvoraf nogle ikke har særlig tæt forbindelse til transportydelsen, stadig kan karakteriseres som en aftale om en bestemt type transport. En første indskydelse kunne være, at en sådan kontrakt må betragtes som en blandet kontrakt undergivet forskellige retsregler, således at den del af aftalen, der angår transporten, må bedømmes efter de transportretlige

²⁰ (2002) 2 Lloyd's Rep. 2.

²¹ Sml. Vestergaard Pedersen pp. 943, 963.

²² Den engelske sag tager slet ikke stilling til, hvordan der skal forholdes, dersom den faktiske udførelse udgør et kontraktbrud i henhold til den indgåede aftale.

²³ Dommen er analyseret hos Ulfbeck og Taiger Ivø, «Optioner og Ansvar i transportaftaler», *Erhvervsjuridisk Tidsskrift* (2008) s. 330 ff.

²⁴ Aspekter af dette spørgsmål er behandlet hos Ulfbeck, *Produktansvarsskader i transportretten*, 2007.

regler, mens de andre dele af kontrakten må bedømmes efter andre retsregler. Problemet med denne tilgang er, at det kan være vanskeligt at skille de enkelte ydelser ad og afgøre præcist, hvad der er en transportydelse, og hvad der er en anden type ydelse. Nogle ydelser vil være så tæt forbundet med transportydelsen, at det vil virke kunstigt ikke at betragte ydelsen som en transportydelse. Hertil kommer det grundlæggende problem, at den eksisterende lovgivning bygger på en forudsætning om en anden rollefordeling end den, der anvendes under visse logistikaftaler. Eksempelvis indeholder CMR-lovens § 12 præceptive regler om afsenderens ansvar for skade som følge af utilstrækkelig pakning af godset. En logistikaftale vil imidlertid kunne indebære, at ansvaret for pakningen af godset lægges ud til logistikeren, som samtidig er ansvarlig for transporten. Logistikeren kan med andre ord have både afsender- og transportøropgaver under en logistikaftale. Man kan rejse spørgsmålet, hvordan en sådan ansvarsfordeling harmonerer med CMR-loven. Dette spørgsmål diskuteres ikke af Vestergaard Pedersen, som i stedet indtager det standpunkt, at logistikaftalerne slet ikke er omfattet af CMR-loven men undergivet aftalefrihed.²⁵ Denne anskuelsermåde – som (endnu) ikke kan anses for bekræftet i retspraksis – løser selvfølgelig en række problemer, men skaber også nogle andre. For eksempel kan man rejse spørgsmålet, om synsmåden ikke åbner op for muligheden for omgåelse af CMR-lovens præceptive regelsæt gennem «forklædning» af en transportaftale som en logistikaftale, samt helt grundlæggende spørgsmålet om, hvor meget der skal til, for at en transportaftale ikke længere er en transportaftale men en logistikaftale.

5. Nye internationale regler

En del af de beskrevne fortolkningsspørgsmål – men ikke alle – vil domstolene blive fritaget for, såfremt den nye konvention om *Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Rotterdam-reglerne) træder i kraft.²⁶ Som det fremgår af overskriften, vil denne konvention finde anvendelse blot der er indgået en «aftale om transport», som helt eller delvis skal udføres som søtransport.²⁷ Konventionen tilstræber således at regulere enhver multimodal transport, der inkluderer en søtransport. Konventionens løsningsmodel er at udstrække anvendelsen af de søretlige regler til at dække hele transporten. Dette gælder undtagelsesfrit for de tilfælde, hvor skaden ikke kan lokaliseres. Kan skaden lokaliseres, faldes imidlertid tilbage på netværksprincippet, idet den nye konvention foreskriver anvendelse af de eksisterende konventioner for transport, der falder ind under disses anvendelsesområder. Dette vil i store træk indebære, at transport, der udføres med en vej- eller banedel mellem to europæiske lande (hvoraf de fleste er medlemmer af konventionerne) vil være underlagt CMR-konventionen eller COTIF/CIM-konventionen, for så vidt angår den indenlandske del af transporten, mens transport, der udføres med en vej eller

²⁵ Vestergaard Pedersen, p. 1069.

²⁶ Konventionen findes som dokument A/63/17 på www.uncitral.org.

²⁷ Det fremgår dog ikke klart af konventionen, om det på forhånd skal være aftalt, at en del af transporten skal udføres som søtransport.

banedel i USA vil være underlagt konventionens søretlige ansvarsregler, da USA ikke er medlem af de eksisterende (primært europæiske) konventioner. Konventionen lider således af den svaghed, at den ikke skaber en fælles ansvarsmodel for de multimodale transporter, men foreskriver én ansvarsmodel for USA – den uniforme ansvarsmodel – og en anden for Europa, hvor netværksprincippet – trods kritikken heraf – opretholdes som grundløsningen. Et andet kritikpunkt, der utvivlsomt vil blive rettet mod konventionen, er den prioritet, som de søretlige regler gives over andre transportretlige ansvarsregimer. Konventionen omfatter således enhver multimodal transport, der indeholder en søtransport og fastslår samtidig, at de søretlige regler som udgangspunkt regulerer hele transporten. Eksempelvis vil en dansk speditor, der indgår aftale om udførelsen af en multimodal transport fra København ad vej til Syditalien og derfra videre med skib til Grækenland efter Rotterdamreglerne, være underlagt de præceptive, søretlige regler i den nye konvention, medmindre skaden kan lokaliseres til vejdelen. Man kunne rejse spørgsmålet, hvorfor det lige er blevet de søretlige regler og ikke reglerne om indenlands transport, der er blevet dominerende. En væsentlig del af svaret herpå er, at udstrækningen af de søretlige regler til at omfatte hele transporten, har været i USA's interesse, da denne løsning er udtryk for amerikansk kommerciel praksis.²⁸ Hertil kommer at udstrækningen af de søretlige regler til at omfatte hele transporten selvfølgelig repræsenterer en langt mere international løsning end udstrækningen af de i realiteten «lokale» regler, der gælder for indenlandsk transport i de forskellige regioner, herunder i Europa og USA, ville gøre. Et tredje iøjenfaldende kritikpunkt, der kan rettes mod konventionen, er, at den ikke regulerer den anden typisk forekommende multimodale transportform, nemlig kombinationen fly/indenlands transport. Rotterdam-reglerne vil således ikke give noget svar på, hvordan de ovenfor beskrevne sager (den engelske *Quantum*-sag og den danske U 2008.1638 H) ville skulle behandles. Endelig kan det grundlæggende diskuteres, om regulering ved hjælp af præceptive regler i dag er den rigtige tilgang. Hvor det således i dag forekommer sandsynligt, at man i flere europæiske jurisdiktioner anser den multimodale transportaftale for en aftale sui generis, som er underlagt aftalefrihed, fører konventionen til en tvungen løsning for de multimodale transporter, der er omfattet af den. En anden tilgang er valgt i det forslag, der er fremsat i EU-regi til regulering af multimodale transporter.²⁹ Her er udgangspunktet et ansvarsregime, som er fravigeligt ved aftale, idet det gælder, medmindre parterne har aftalt andet. Netværksprincippet er forladt. I stedet opereres med et uniformt ansvarsregime inspireret af ansvarsreglerne i CISG, som gælder uanset om skaden kan lokaliseres eller ej. Åbenbare svagheder ved dette forslag er selvfølgelig, at der alene er tale om en regional, og ikke en global løsning, samt at et CISG-baseret ansvar for transportøren vil kunne skabe problemer i relation til regressøgsmaal mod undertransportører undergivet de transportretlige regelsæt.

²⁸ Ansvarsmodellen genfindes i øvrigt også i et i 1996 fremsat lovforslag i USA til ny Carriage and Goods by Sea Act (GOGSA).

²⁹ «Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC)», Final Report Task B: Intermodal liability and documentation, 2005, ECORYS Nederland BV.

6. Afslutning

Som det fremgår, er temaet aftalefrihed igen et centralt emne inden for transportretten. Det er derfor også meget fortjenstfuldt, at Vestergaard Pedersen flere steder i sin bog fokuserer på netop dette emne. Man er heller ikke i tvivl om forfatterens holdning til aftalefriheden: Den går han stærkt ind for. Måske nogle gange så stærkt, at engagementet kommer til at skygge lidt for andre mulige argumentationsmønstre. De foregående afsnit har været koncentreret om en beskrivelse af nogle af de moderne transportretlige problemer, der er relateret til diskussionen om aftalefrihed. Bogen indeholder imidlertid også meget andet, men det er klart, at en fremstilling, der forsøger at favne hele transportretten risikerer at tabe i dybde, hvad den vinder i bredde. Visse passager er ikke udtryk for meget andet end ordret gengivelse af lovtekster. Dette gælder for eksempel redegørelsen for «Transportdokumenter og rådigheden over godset» i kapitel 4, afsnit 3. Afsnittene om ansvarsreglerne i de forskellige konventioner, der regulerer de forskellige transportformer, når heldigvis længere og giver et rigtig godt billede af de centrale ansvarsretlige spørgsmål under inddragelse af en stor mængde domspraksis.

Forsøget på at gabe over hele transportretten afspejler det dilemma, som man i dag står i, hvis man vil beskæftige sig med dette område. Som beskrevet afvikles de færreste transporter i dag som udelukkende den ene eller den anden type transport (unimodal transport) men derimod som kombinationer af flere typer transporter (multimodale transporter). Set ud fra denne synsvinkel er der formentlig et svindende behov for lange fremstillinger om de unimodale transportformer. På den anden side er en forståelse af de unimodale transportformer nødvendig for forståelsen af de multimodale transporter og den usikkerhed, der hersker med hensyn til reguleringen af disse. Det er derfor alt i alt vældig nyttigt, at der nu foreligger en samlet fremstilling af transportretten med et væld af gode litteraturhenvisninger, domshenvisninger samt henvisninger til relevante websites. Vestergaard Pedersen har med sin bog banet vejen for enhver, der ønsker at beskæftige sig med transportretten.

Vibe Ulfbeck

TfR



Tidsskrift for Rettsvitenskap 2/2009

Hans Petter Graver:	Beyisbedømmelse – uvitenskapelig magesfølelse eller rasjonell helhetsvurdering?	191
Johanne Yttri Dahl:	<i>Second opinion</i> om DNA-bevis – økt rettssikkerhet eller usikkerhet?	234
Anne Cathrine Røed:	Debatt – Avbrudd av foreldelsesfrist ved voldgift – særlig om endringen av foreldelsesloven § 15 nr. 3 og forholdet til voldgiftsloven § 23	254

Litteratur:

Bertil Bengtsson: Försäkringsavtalsrätt, s. 276. *Bertil Bengtsson og Erland Strömbäck*: Skadeståndslagen – en kommentar. 3. utg., s. 280. *Karsten Revsbech*: Aktuel dansk forvaltningsret – karakteristiske træk og udviklingstendenser, s. 287. *Ristvedt, Per M. og Ola Ø. Nisja*: Alternativ tvisteløsning, s. 297. *Pedersen, Per Vestergaard*: Transportret – introduktion til reglerne om transport af gods, s. 306.

Nye bøker innkommet til redaksjonen

315
