

U.2020B.11

*Aftaleret 6, Færdselsret 611.1 og Transport og kommunikation 4***Transportaftalens betydning for transportøransvaret ved færdselsuheld**

- ♦ *Det er uafklaret, hvordan forholdet mellem transportaftalens bestemmelser og færdselslovens regler skal bedømmes ved transportskade, der skyldes færdselsuheld. I artiklen drøftes spørgsmålet, og det konkluderes, at færdselsloven må anses at være til hinder for, at der i transportaftalen kan vedtages bestemmelser om ansvarsgrundlaget, der afviger fra færdselslovens regel om objektivt ansvar, mens aftalte vilkår vedrørende bl.a. udmåling og begrænsning af transportansvaret skal tillægges virkning i kontraktforholdet mellem transportkunden og transportøren.*

*Af advokat Jesper Windahl, WSCO Advokatpartnerselskab***1. Problemstillingen**

Der er ikke vedtaget særlige lovregler for *aftaler om vejtransport i Danmark*, herunder om transportørens ansvar for skade på godset, mens det er i transportørens varetægt. Transportørens ansvar for transportskade vil i disse tilfælde, når intet andet er vedtaget, skulle bedømmes efter en præsumptionsansvarsregel.¹ Transportkunden og transportøren kan i transportaftalen vedtage nærmere bestemmelser om ansvarets grundlag og omfang mv., og kontraktvilkår herom er i praksis sædvanligvis vedtaget i kraft af en henvisning til NSAB 2000/2015 eller CMR-reglerne, der i givet fald finder anvendelse.² Det er imidlertid uafklaret, om der gælder begrænsninger i denne aftalefrihed i tilfælde af skade, der skyldes færdselsuheld, idet færdselsloven bestemmer, at den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet, jf. færdselslovens § 101.³

En grænsedragning mellem skade på det transporterede gods som følge af et færdselsuheld og anden transportskade kan være uklar. Beskadiges godset f.eks. som følge af, at det forskubbes ved en (kraftig) opbremsning, der anses for kørselmæssigt usædvanlig, kan der foreligge et færdselsuheld i modsætning til tilfælde, hvor skaden beror på utilstrækkelig stuvning/surring i forbindelse med køretøjets almindelige bevægelser. Se nærmere Helle Isager, *Færdselsansvar* (2014), s. 50.

Usikkerheden knytter sig til spørgsmålet, om færdselsloven skal anses at censurere vilkår i transportaftalen, herunder de bestemmelser, der vedrører ansvarsgrundlaget, principperne for erstatningsudmåling og aftalens bestemmelser om ansvarsbegrænsning. Forholdet mellem transportaftalen og færdselsloven synes i nogen grad at kunne anses som et sammenstød

mellem lovregler af deliktsretlig karakter og almindelige obligationsretlige regler om ansvar i kontraktforhold under omstændigheder, hvor begge regimer kan anses at være anvendelige. I den juridiske litteratur er spørgsmålet drøftet af få forfattere,⁴ og det er af nogle gjort gældende, at færdselsloven er til hinder for, at der vedtages kontraktbestemmelser som de nævnte om ansvarsbegrænsning mv. I forsikringspraksis synes spørgsmålet at blive bedømt

12

forskelligt afhængigt af det pågældende forsikringssselskabs nærmere tilrettelæggelse af sin skadebehandling, herunder om skaden er henført til behandling som en motoransvarsforsikringssskade eller er anlagt som en fragtføreransvarsforsikringssskade. I trykt retspraksis ses spørgsmålet at have foreligget til afgørelse i to sager, jf. nedenfor, hvor retten imidlertid undlod at tage stilling til påberåbte anbringender om anvendelse af færdselsloven inden for kontraktforhold, men i stedet bedømte transportørens ansvar efter de kontraktregler, der var aftalt for transporten.

I Sø- og Handelsrettens dom, trykt i FED 2015.50, var omstændighederne nærmere: En transportkøber indgik aftale om vejtransport af en maskine fra Københavns Frihavn til Greve. Maskinens dimensioner indebar, at den skulle transporteres som særtransport af en fastlagt rute. Transportøren viderekontraherede transporten til en undertransportør, Ancotrans A/S, der udførte transporten med lastbil. Under kørslen stødte maskinen imod en bro, som den var for høj til at passere. Transportkøberen gjorde gældende, at Ancotrans A/S var ansvarlig for transportskaden efter færdselslovens § 101, idet maskinen blev skadet ved et færdselsuheld, subsidiært at Anocotrans var ansvarlig efter almindelige erstatningsretlige regler. Sø- og Handelsretten tog ikke stilling til transportkøberens principale anbringende, men fandt, at Ancotrans A/S' chauffør burde have kontrolleret transporthøjden ved opmåling, at »en korrekt udført kontrolopmåling ville have forhindret skaden på maskinen«,

1 Jf. Per Vestergaard Pedersen, *Transportret* (2008), s. 387.

2 CMR-loven gælder alene ved international vejtransport. Når der henvises til CMR-loven ved national vejtransport er formålet i almindelighed, at lovens bestemmelser skal finde anvendelse som kontraktregler i kraft af vedtagelsen herom.

3 Ved transportskade, herunder som følge af færdselsuheld, i forbindelse med international vejtransport, der er omfattet af CMR-loven, finder færdselslovens ansvarsregler ikke anvendelse, idet transportørens ansvar i det hele bedømmes efter CMR-loven, jf. færdselslovens § 116.

4 Bernhard Gomard, *Forholdet mellem Erstatningsregler i og uden for Kontraktforhold* (1958), s. 117 ved note 34: »Det er uklart, hvilken betydning færdselslovens regel [§ 65] har for transportretten, jfr: § 65, stk. 2. Spørgsmålet må formentlig besvares forskelligt, eftersom der er tale om at fastlægge ansvarsgrundlaget eller at bestemme området for ansvarsforsikrerens hæftelse, jfr: § 66, stk. 1«. Hardy Rechnagel, *Frugtførerens objektive ansvar for transportskader*, *Advokaten* 1986, s.322: »[...]frugtføreren ifalder et objektivt ansvar for skader på gods, som er forvoldt ved et færdselsuheld. Praktisk set har frugtføreren ikke mulighed for at påberåbe sig nogen ansvarsfritagelsesgrund og kan heller ikke begrænse sit ansvar ved aftale, idet F.L. er præceptiv.« Anders Hedetoft og Lene Holmgaard Lange i U. 1998B.243, s. 246: »Det er omtvistet, hvorvidt Færdselslovens § 101 kan fraviges i kontraktforhold«. Michael Villadsen, *FEST2000.293*, s. 293: »Tidligere gjaldt færdselslovens regler for indenrigstransport af gods med (last)bil. [...] Det skal bemærkes, at færdselsloven fortsat gælder for indenrigstransport af gods, såfremt NSAB 2000 ikke er vedtaget«. Ulla Fabricius, *CMR-loven med kommentarer* (2017), s. 44: »Indenrigs vejtransporter i Danmark er herefter, medmindre andet er aftalt, reguleret af færdselsloven eller, hvor denne ikke kan anvendes, almindelige regler om erstatning i kontrakt.«.

og at Ancotrans A/S hæftede for chaufførens fejl. Dommen blev anket til Østre Landsret,⁵ der tilsvarende ikke tog stilling til spørgsmålet om anvendelse af færdselsloven, men stadfæstede dommen med henvisning til, at »Ancotrans som udgangspunkt var ansvarlig for skaderne efter NSAB § 15«.

I Sø- og Handelsrettens dom, trykt i FED 2016.127, var omstændighederne nærmere: Shipping.dk A/S påtog sig for Subsea7 Ltd. at losse et kabeludlægningstår med en vægt på ca. 65 tons fra et skib i Kalundborg Havn og transportere det ca. 1 km inden for havneområdet til en oplagringsplads på en anden kaj. Shipping.dk viderekontraherede opgaven til Kranexpressen A/S, der lossede tårnet til en blokvogn. Efter nogle få meters kørsel væltede tårnet ned på kajen, hvor det beskadigede et skibsdæksel og nogle parkerede biler. Der skete herved betydelig skade på tårnet, lugedækslet og bilerne. Shipping.dk betalte erstatning til Subsea7 og indtrådte i denne parts rettigheder til at fremsætte erstatningskrav. Senere end et år efter skaden anlagde Shipping.dk retssag imod Kranexpressen med krav om erstatning for skaderne. Til støtte for kravet gjorde Shipping.dk gældende, at Kranexpressen var ansvarlig efter transportaftalen, subsidiært efter færdselslovens § 101. Sø- og Handelsretten tog ikke stilling til anbringendet om anvendelse af færdselsloven, men fandt, at Kranexpressen havde handlet ansvarspådragende efter en culperegulering.

2. Kontraksreguleringen og udførelsen af vejtransport og distribution af produkter og gods ad vej

2.1 Ansvarsgrundlag og udmåling af en standardiseret erstatning og begrænsning af transportørens ansvar

Aftaler om vejtransport og distribution af varer og produkter i Danmark indgås i betydelig udstrækning på grundlag af og i henhold til Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser (NSAB 2000/2015) eller ved anvendelse af CMR-lovens bestemmelser. Efter disse regler påhviler der transportøren et objektiveret ansvar for transportskade, dog med visse ansvarsfrihedsgrunde. Ansvarsbestemmelserne i NSAB og CMR-reglerne gælder ved enhver transportskade, herunder også skade som følge af færdselsuheld. Erstatning for følgeskader, driftstab, og andre afledte tab som følge af en transportskade er fraskrevet.⁶ Erstatningen kan dertil efter NSAB 2000/2015 og CMR-loven begrænses til SDR 8,33 pr. kilo bruttovægt af den del af godset, der er beskadiget.⁷ Transportørens ret til ansvarsbegrænsning anses som et modstykke til det strenge transportøransvar, og begrænsningen af ansvaret tilsigter at skabe en balance mellem transportørens ansvar og det fragtvederlag, som transportøren kan opnå ved befordringen.

2.2. Kontraherende og udførende transportører

Over for transportkunden påhviler transportansvaret selvsagt den (kontraherende) transportør, der har indgået aftalen med transportkunden. Udførelsen af transporten vil imidlertid i kontraktpraksis meget ofte være viderekontraheret (igennem en kontraktkæde) til en undertransportør, der faktisk udfører

transporten.⁸ Kontraktmæssigt anvendes NSAB 2000/2015 eller CMR-reglerne tilsvarende ofte som aftalegrundlag mellem transportøren og undertransportøren.

Opstår der en transportskade som følge af færdselsuheld, vil forholdet, set fra transportkundens synspunkt, ikke fremstå anderledes end ved andre tilfælde af transportskade: Det almindelige udgangspunkt vil være, at der fremsættes et erstatningskrav over for den kontraherende transportør på grundlag af og i henhold til transportaftalen. Det indebærer, at vurderingen af

13

ansvaret og udmålingen af en erstatning vil finde sted i overensstemmelse med de aftalte vilkår.⁹ Er transportaftalen indgået med en kontraherende transportør, der ikke er ejer eller bruger af det til transportens udførelse benyttede køretøj, opstår der ikke spørgsmål om anvendelse af færdselsloven i kontraktforholdet, jf. færdselslovens § 101.¹⁰ I disse tilfælde vil spørgsmålet derfor alene opstå, hvor kunden fremsætter (direkte) erstatningskrav imod den udførende transportør. Fremsættelse af erstatningskrav støttet på færdselslovens ansvarsregel vil i praksis ofte forudsætte, at kravet fremsættes som et direkte krav mod en undertransportør.

Selvom kravet imod den udførende transportør støttes på færdselslovens regler, vil spørgsmålet om anvendelse af kontraktens bestemmelser om ansvar og erstatning i vid udstrækning dog fortsat gøre sig gældende. Dette skyldes, at det ofte vil fremgå af kontrakten mellem transportkunden og transportøren, at de aftalte bestemmelser om bl.a. erstatningsudmåling og ansvarsbegrænsning *også* skal gælde for og begrænse transportkundens direkte kontraktkrav imod undertransportøren. Dette følger udtrykkeligt af NSAB 2015 § 3, litra B, stk. 2 (tidligere NSAB 2000 § 2, litra C), der er sålydende: »*Uanset på hvilket grundlag ordregiverens krav mod speditøren og/eller den eller de medkontrahent(er), til hvem opgaven er videregivet, begrundes, finder disse bestemmelser anvendelse og med samme ansvar for medkontrahenten som for speditøren selv. Det samlede ansvar for speditøren og medkontrahenterne begrænses til, hvad der er gældende i henhold til nærværende bestemmelser*«. En tilsvarende regel følger af CMR-lovens § 36.¹¹

Kan den udførende transportør i henhold til et direkte krav fra transportkunden pålægges at betale en erstatning med et højere beløb, end hvad den udførende transportør efter transportaftalen med sin ordregiver kunne have været pålagt at betale, vil der opstå det spørgsmål, om den udførende transportør kan fremsætte et omvendt regreskrav (friholdelskrav) imod sin ordregiver. Om disse spørgsmål henvises til Vibe Ulbeck, Produktansvarsskader i transportretten (2007), Andreas Schönbeck i U.2014B, s. 12ff og Hans Jacob Bull, Lars Rosenberg Overby og Thor Falkanger, Søren (2019), s. 441ff.

⁵ Dommen er trykt i Nordisk Domssamling i Sjøfartsanliggender, 2016, s. 531.

⁶ Jf. NSAB 2015 §§ 17 og 19 og CMR-lovens §§ 29, stk. 1 og 3, og 31.

⁷ Jf. NSAB 2015 § 21 og CMR-lovens § 29, stk. 2.

⁸ Udførelse af transport i Danmark foretages af en vejtransportbranche, der økonomisk og organisatorisk omfatter meget forskelligartede virksomheder, ligesom en del af den nationale transport udføres af udenlandske transportører med udenlandsk indregistrerede køretøjer (cabotagetransport).

⁹ Den kontraherende transportør hæfter for undertransportørens fejl over for transportkunden efter transportaftalens ansvarsregler. I tilfælde af skade ved færdselsuheld, der ikke kan henføres til noget ansvarspådragende forhold efter transportaftalen, kan det dog ikke antages, at transportøren kan ifalde hæftelsesansvar.

¹⁰ Der kan opstå spørgsmål om, hvorvidt den såkaldte netværksregel i NSAB 2015, § 2 (NSAB 2000, § 23) kan føre til, at den kontraherende transportørs ansvar skal bedømmes efter færdselslovens regler. Dette spørgsmål skal ikke drøftes nærmere her.

¹¹ Det anførte kan anses at gælde som en almindelig transportretlig regel ved fremsættelse af direkte krav imod en undertransportør, jf. Per Vestergaard Pedersen, Transportret (2008), s. 414 og 610ff med henvisninger, Hans Jacob Bull, Lars Rosenberg Overby og Thor Falkanger, Søren (2019), s. 365 og Aqbal Amiri og Theis Jacobsen i U.2017B, s.115.

3. Færdselslovens regler om skade på transporteret gods

3.1 Færdselslovens bestemmelser om ansvaret i kontraktsforhold er ophævet

Ved lov om kørsel med automobiler af 1903¹² blev der vedtaget lovregler om ansvar for skade forårsaget ved benyttelse af motorkøretøjer. Det kontraktuelle ansvar, som befordring af gods med motorkøretøj ville kunne give anledning til, blev ikke berørt i loven. Lovens omdrejningspunkt og genstanden for loven var »fænomenet«: motorkøretøjet, som ansås at udgøre en risiko for samfærdslen.

Ved tilblivelsen af 1918-loven¹³ blev spørgsmålet om lovens anvendelse ved skade på transporteret gods nærmere berørt, og det blev på grundlag heraf bestemt i § 33, stk. 3, at loven alene skulle finde anvendelse ved skade på gods, der transporteredes mod betaling.¹⁴ Anvendelse af loven i disse tilfælde forudsatte et *gensidigt bebyrdende kontraktsforhold*.¹⁵ Forelå et sådant ikke, var loven ikke anvendelig ved godsskade. Lovens ansvarsregel fandt således anvendelse inden for kontraktsforhold, og bestemmelsen udgjorde herved en særlig lovregulering af kontraktansvaret. Udbredelsen af godstransport med motorkøretøj var på daværende tidspunkt begrænset, og muligt som følge heraf blev der ikke under behandlingen af lovforslaget taget stilling til lovens betydning for godstransportaftaler mellem transportøren og transportkunden.

I 1927 blev der fremsat forslag¹⁶ om, at ansvaret for skade på passagerer og befordret gods efter loven iht. en ny § 37, stk. 3, skulle være begrænset til det beløb, der iht. loven var eller burde have været tegnet ansvarsforsikring for, medmindre skaden var forvoldt forsætligt eller ved grov uagtsomhed. Begrundelsen var, at det kunne anses for »urimeligt, at der ingen Grænser er for Størrelsen af de Erstatningsbeløb, som en Vognmand kan komme til at betale paa Grund af Fejl, som hans chauffør

14

begaar« .¹⁷ Ved behandlingen i Rigsdagen fremsatte Landstingsudvalget ændringsforslag, som indebar, at lovforslaget udgik af lovtæksten, idet Landstingsudvalgets formand samtidig

udtalte, at Landstingets ændringsforslag ikke indebar nogen realitetsændring.¹⁸ Spørgsmålet om kontraktreglernes almindelige anvendelse på aftaler om godstransport blev ikke i øvrigt berørt ved behandlingen af lovforslaget.

Ved loven af 1959¹⁹ blev den *særlige regel om lovens anvendelse inden for kontraktsforhold ophævet*. Den gældende betingelse om, at der skulle foreligge et gensidigt bebyrdende kontraktsforhold, for at loven kunne anvendes ved skade på befordret gods, udgik af loven. Loven fandt herefter anvendelse ved godstransport på samme måde inden for som uden for kontraktsforhold, sådan at et ansvar ville foreligge ved skade på gods som følge af færdselsuheld, uanset grundlaget for transporten.²⁰

Ved senere ændringer af færdselsloven er der ikke vedtaget bestemmelser om transportansvaret i kontraktsforhold.²¹ Den gældende færdselslov²² pålægger ejeren eller brugeren af køretøjet ansvar for skade på gods, der beføres med køretøjet, uanset grundlaget for transporten, jf. færdselslovens § 101, stk. 1.

3.2 Forholdet mellem transportaftalens- og færdselslovens ansvarsregler

Det er uklart, i hvilken udstrækning færdselslovens § 101 finder anvendelse inden for kontraktsforhold, når der i transportaftalen, f.eks. ved henvisning CMR-reglerne, er vedtaget kontraktsbestemmelser om transportansvaret. Færdselslovens ansvarsregel er, bedømt i en transportretlig sammenhæng, særegen, derved *at* dens anvendelse ikke forudsætter, at der er indgået en transportaftale, *at* den udelukkende retter sig imod den udførende transportør, og *at* den alene omfatter visse tilfælde af transportskade. Færdselslovens ansvarsregler må anses for udformet med sigte på at udgøre en regulering af de generelle færdselsmæssige ansvarsforhold med afsæt i den fare, som motorkørslen anses at udgøre for samfærdslen.²³ Færdselslovens ansvarsregler kan herved anses for udformet med sigte på *deliktsansvaret* for skade, der forvoldes *uden for kontraktsforhold*. Lovens almindelige forudsætning er således ikke et formueretligt kontraktsforhold mellem »skadevolder« og »skadelidte«.

Det anførte giver anledning til spørgsmålet, om transportøren og transportkunden ved aftale kan fravige færdselslovens ansvarsregel

12 Lov nr. 124 af 15. maj 1903.

13 Lov nr. 149 af 20. marts 1918.

14 Begrundelsen herfor var i Rigsdagstidende, 1917/1918, Tillæg B, spalte 1275 således: »Den som betaler for at blive befordret med et Automobil maa kunne vente, at der er saa fuldkommen Driftssikkerhed til Stede, som det overhovedet er muligt at fremskaffe [og må] vente, at han har et omfattende erstatningskrav over for, hvem Ansvaret fornuftigvis maa paahvile. Anderledes stille det sig, når Vederlag ikke gives.«

15 Rigsdagstidende 1917/18 Tillæg B, spalte 1110.

16 Rigsdagstidende 1926/1927, Tillæg A, spalte 4771.

17 Rigsdagstidende 1926/1927, Tillæg A, spalte 4802. Ved fremsættelsen af lovforslaget blev anført følgende: »Udvalgets Flertal har ikke ment at burde foreslaa en almindelig Regel herom men har intet fundet at erindre imod en Begrænsning med Hensyn til Skade paa Personer og Gods, der beføres med Motorkøretøjet, idet de skadelidende i disse Tilfælde frivilligt har underkastet sig den med Motorkøretøjet Benyttelse forbundne Risiko. Overfor de skadelidende, hvorved i første Række maa tænkes på betalende Passagerer, vil Begrænsningen næppe faa større praktisk Betydning, idet det maa antages, at de i § 38 foreslaaede Ansvarsforsikringssummer i Reglen vil være tilstrækkelige til Dækning af de paadragne Skader.«

18 Rigsdagstidende 1926/1927, Forhandlingerne, spalte 1976.

19 Lov nr. 206 af 11. juni 1959.

20 Begrundelsen herfor var, at man vurderede, at transport af gods i al væsentlighed blev foretaget mod vederlag, hvorved sondringen havde mistet betydning fra en praktisk betragtning, jf. FT 58/59, tillæg A, Spalte 1615.

21 Ved Betænkning 1957/179 blev det anbefalet helt at undtage ansvaret for godsskade fra færdselslovens ansvarsordning. Ved Betænkning 1978/858 anbefaledes det, at der blev vedtaget særlige lovregler for aftaler om national godstransport. De anførte anbefalinger har ikke udmøntet sig i lovgivning på området.

22 Lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018.

23 Helle Isager, Færdselsansvar (2014), s. 14f.

og i nærmere omfang bestemme, at aftalens ansvarsbestemmelser i stedet skal anvendes. Der er ikke længere i færdselsloven særlige regler om lovens anvendelse inden for kontraktsforhold, og det må derfor antages, at kontraktsbestemmelser om ansvaret som udgangspunkt skal anerkendes inter partes. Færdselslovens § 101 er imidlertid en særlig deliktsretlig regulering, der også finder anvendelse inden for kontraktsforhold.²⁴ Spørgsmålet om aftalebestemmelseres retsvirkning inden for lovens område, må derfor antages at bero på, om det objektive ansvar iht. loven er af en sådan karakter, at deliktsansvaret ikke kan påvirkes af aftalebestemmelser.²⁵ Problemstillingen kan muligt nærmere anskues som et spørgsmål om, hvorvidt det objektive ansvar, som er fastsat ved færdselsloven, skal anses som udtryk for *retsordenens* afvejning af de hensyn, der kan anses for vedkommende ved skade som følge af færdselsuheld, når spørgsmålet om erstatningsansvar skal fastsættes, sådan at fravigelse fra lovens ansvarsregel af denne grund ikke, eller kun undtagelsesvis, kan foretages.²⁶

15

Det bringer formentlig ikke noget til løsning af problemstillingen, om færdselslovens ansvarsregel kan fraviges ved aftale, at ansue dette som et spørgsmål om lovgivningsmæssig *præceptivitet*.²⁷ Da ansvaret efter loven påhviler den, der er ejer eller bruger af et motorkøretøj, der forvolder skade, ville en aftalebaseret fravigelse af loven mellem skadevolder og skadelidte (uden for godstransportområdet) fremstå upraktisk, og formentlig af denne grund er der ikke i loven anlagt en sådan synsvinkel, og der har ikke været anledning til lovbestemmelser om spørgsmålet.

Såfremt det antages, at det objektive ansvar principielt kan fraviges inden for kontraktsforhold, hvis en sådan fravigelse kan anses for begrundet i »tungtvejende, saglige behov«, må det vurderes, om sådanne behov som almindelig regel kan anses at gøre sig gældende ved aftaler om vejtransport i Danmark. De bestemmelser, som anvendes i *kontraktpraksis* er NSAB 2000/2015 og CMR-reglerne, der alt andet lige må anses at være udtryk for en samlet afbalanceret afvejning af transportørens og transportkundens interesser af

hensynene ved bedømmelsen af de relevante ansvarsforhold. Det følger af disse regler, at transportøren er *ansvarlig* for godsskade, medmindre skaden ikke kunne have været undgået eller afværget.²⁸ Efter CMR-reglerne vil transportøren yderligere være ansvarlig på objektivet grundlag (herunder for brand og eksplosion) for skade forvoldt på godset som følge af mangler ved køretøjet, jf. CMR-lovens § 24, stk. 3. Transportøren vil derfor i meget vid udstrækning ved en bedømmelse efter *branchens kontraktregler* være ansvarlig for skade som følge af færdselsuheld, og ansvarsfrihed ville efter disse regler i almindelighed yderst sjældent kunne komme på tale ved færdselsuheld. Henset hertil må det formentlig antages, at der ikke ved godsskade i transportforhold gør sig sådanne særlige forhold eller hensyn gældende, at der er grundlag for at antage, at færdselslovens regel om objektivet ansvar bør skulle kunne fraviges i transportaftalen. Det bemærkes, at denne afvejning er baseret på den forudsætning, som også i kontraktsreglerne er modstykket til det strenge transportøransvar, at ansvaret kan begrænses i overensstemmelse med kontraktsbestemmelserne, jf. nærmere nedenfor.

3.3. Aftaler om ansvarsudmåling og -begrænsning

Et erstatningskrav for godsskade i transportforhold vil som nævnt i mange tilfælde kunne støttes på *både* deliktsretlige- og transportretlige regler. Dette *konkurrenceproblem* er velkendt i transportretten og har givet anledning til transportretlige lovbestemmelser,²⁹ hvis formål er at sikre, at de fastsatte regler, der udelukker transportørens ansvar, eller som angiver eller begrænser erstatningens størrelse, ikke kan omgås ved at støtte et erstatningskrav på deliktsretlige regler.³⁰

Det må på tilsvarende måde antages, at det i transportaftalen som udgangspunkt gyldigt kan vedtages, at aftalte indsigelser og vilkår om begrænsning af transportørens ansvar ved transportskade skal finde anvendelse, uanset at erstatningsansvaret for en indtråd

24 Jf. Stig Jørgensen og Jørgen Nørgaard, jf. Erstatningsret (1976), s. 2, udtrykker det på den måde, at reglerne om erstatning uden for kontraktsforhold »ligeftrem [har] opslugt skadesituationer, som principielt hører det andet område [kontraktsretten] til«. Se Torsten Iversen, Obligationsret, 2. del (2019), s. 210.

25 Det følger af almindelige transportretlige regler, at det kan vedtages, at erstatningskrav for skade, der kan støttes på både delikts- og kontraksregler, i visse henseender udelukkende skal bedømmes efter kontraktreglerne, jf. nedenfor afsnit 3.3.

26 Se nærmere: Palle Bo Madsen, Aftalte ansvarsfritagelser i erhvervsforhold, U.2018B.131, s. 139: »Dersom baggrundsretten foreskriver ansvar på objektivet grundlag (f.eks. vanhjemmelsansvar efter købelovens § 59), skulle man måske synes, at der var de bedste muligheder for at aftale ansvarsfrihed, da der er tale om ansvar, som kan ifaldes helt uden skyld. Her skal man dog have for øje, at et sådant objektivet eller strikt ansvar, selv om det principielt måtte være fravigeligt ved aftale, netop er udtryk for et balancesynspunkt, hvor ansvaret (her reelt tabsrisikoen) i udgangspunktet er lagt på den ene part efter nøje overvejelser hos lovgiver (ved lovfæstet strikt ansvar) eller hos domstolene (ved ulovfæstet strikt ansvar), således at en fravigelse af baggrundsretten derfor kan hævdes at måtte kræve stærke grunde.«

Norges Høyesteret har i en dom af 24. juni 2014 (refereret i NRt 2014, s. 656) fastslået, at en kommune, der på ulovfæstet objektivet grundlag var ansvarlig for skade på en bygning forvoldt af tilbageløbende kloakvand, der skyldtes en sten i en kloakledning, gyldigt kunne fraskrive sig sit objektive erstatningsansvar. Norges Høyesteret udtalte herved: »[jeg vil] anta at ansvarsfraskrivelse - avhengig av karakter og omfang - i det minste må ivareta tungtveiende saklige behov, og dessuten ikke må avskjære ansvar i en slik utstrekning at man i realiteten rokker ved den grunnleggende risikofordelingen som det objektive ansvaret er et uttrykk for. Vurderingene blir, vil jeg tro, i hovedsak de samme enten ansvaret er lovfestet eller ulovfestet.«

27 Færdselslovens § 108, stk. 2, bestemmer, at der ikke mellem forsikringstageren og ansvarsforsikringsgesellschaften kan indgås aftale om policeregres i videre udstrækning end angivet i loven hvor regressen er begrundet i den ansvarliges forhold mht. fremkaldelse af forsikringsbegivenheden. Yderligere bestemmelser om, at lovens regler ikke kan fraviges ved aftale fremgår ikke af færdselslovens kapitel 16.

28 Jf. NSAB 2000 /2015 §§ 15 og 16 samt CMR-lovens § 24.

29 Se CMR-lovens § 36, sølovens § 282, Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail, 1999 (»CIM-reglerne«), Art. 41.

30 Se Vibe Ulfbeck, Erstatningsretlige grænseområder, s. 166 og Torsten Iversen, Obligationsret, 2. del (2019), s. 214. Sø- og Handelsretten har ved en dom refereret i FED 2003.1618 fastslået, at et erstatningskrav støttet på færdselsloven for skade på transporteret gods forvoldt ved et færdselsuheld i en havn var forældet efter sølovens forældelsesregel. Dommen må forstås sådan, at transportøren i kraft af konkurrencereglen i sølovens § 282 kunne påberåbe sig sølovens forældelsesregel i forhold til erstatningskravet. Konkurrencespørgsmålet ville formentlig ikke være blevet løst på samme måde, hvis det havde vedrørt spørgsmålet, om der forelå erstatningsansvar for skaden, fordi transportøren ikke var ansvarlig efter søloven for de

lasteskade (også) kan støttes på deliktsregler.³¹ En bestemmelse med et sådant indhold findes i NSAB 2015 § 3, litra B, stk. 2, og i CMR-reglerne § 36.

Der kan rejses et spørgsmål om, hvorvidt det anførte udgangspunkt skal modificeres som følge af, at deliktsreglerne inden for færdselslovens område pålægger transportøren et objektivi ansvar, og at der derfor må antages at skulle foreligge »stærke grunde« for at acceptere indskrænkninger i ansvaret baseret på

16

kontraktbestemmelser. Her må man holde sig for øje, at der i denne situation ikke er spørgsmål om fravigelse af lovens ansvarsregel, men om anvendelse af en aftalt regel om opgørelse og begrænsning af erstatningskravet. Der er ikke i færdselsloven fastsat regler om, hvorledes en erstatning skal opgøres eller udmåles.³² Begrundelsen for at udvise tilbageholdenhed i forhold til at tillægge aftalevilkår om fravigelse af færdselslovens ansvarsregel betydning, synes derfor ikke med samme vægt at gælde aftaler om ansvarsbegrænsning. Der kan i overensstemmelse hermed ikke antages at gælde en almindelig regel om, at det nærmere indhold af erstatningsbeføjelsen ikke kan være genstand for aftaleregulering alene som følge af, at ansvarsnormen, der udløser ansvaret, ikke kan påvirkes ved aftale.³³

Det må ved stillingtagen til problemstillingen indgå med vægt, at der i transportforhold er en lang – og velbegrunnet – tradition for, at udmålingen af erstatning er standardiseret, og at transportørens ansvar er begrænset baseret på bruttovægten af det beskadigede gods eller efter antallet af de berørte kolli, jf. CMR-lovens § 29, jernbanelovens § 53, stk. 3 (om indenlandsk banetransport), CIM-reglerne Art. 30, stk. 2, luftfartslovens § 111, stk. 5, og sølovens § 280. Transportørens ret til ansvarsbegrænsning anses at udgøre en rimelig balance mellem erstatningsansvaret og det fragtvederlag, der kan opnås for transporten, og disse hensyn må anses at gælde tilsvarende på området for aftaler om vejtransport i Danmark.³⁴

Der ses ud fra en samlet overordnet bedømmelse ikke at foreligge nogen reelle hensyn eller forhold, der kan begrunde, at parternes aftale vedrørende udmålingen af en erstatning i tilfælde af transportskade som følge af færdselsuheld ved godsskade i Danmark ikke skulle lægges til grund.

4. Forsikringsretlige aspekter:

Motoransvarsforsikringens dækningsundtagelser

Motoransvarsforsikringen vil ofte undtage fra dækning skade på gods, som den sikrede har i varetægt, eller som befordres med køretøjet. Vilkår herom er i mange tilfælde udformet således:

»Ej heller dækkes: skade på ting, som sikrede har i varetægt (fx lån, leje, opbevaring, afbenyttelse) eller har sat sig i besiddelse af.«

»Forsikringen dækker ikke, skade på ting, der befordres af køretøjet, bortset fra personlig rejsebagage tilhørende andre end forsikringstageren eller føreren.«

Det kan således anføres, at motoransvarsforsikringen i vid udstrækning ikke er udformet med sigte på at skulle omfatte ansvar for transportskade i kontraktforhold. Som nævnt ovenfor må det imidlertid antages, at transportansvaret i kontraktforhold er omfattet af færdselslovens § 101, sådan at det ikke med virkning for den erstatningsberettigede transportkunde kan vedtages, at forsikringen ikke dækker transportørens ansvar for skade på godset i forhold til transportkunden, jf. færdselslovens §§ 108 stk. 1, jf. 105, stk. 1. Det følger imidlertid af almindelige regler, at motoransvarsforsikringen – i den udstrækning denne forsikring, i kraft af færdselsloven har måttet betale en erstatning til en skadelidt transportkøber for en transportskade, der ikke er dækket af forsikringen – vil være berettiget til regres over for forsikringstageren iht. dækningsundtagelsen, hvis dette er aftalt i forsikringsbetingelserne.³⁵ Dette resultat er uproblematisk, hvis det erstatningsbeløb, der er udbetalt af motoransvarsforsikringen for godsskaden, er opgjort i overensstemmelse med transportaftalens bestemmelser. I bekræftende fald vil erstatningen være omfattet af transportørens fragtføreransvarsforsikring.³⁶

Såfremt man måtte antage, i modstrid med de ovenfor anførte synspunkter, at transportkunden uanset en aftalt ansvarsbegrænsning kunne fremsætte et ubegrænset erstatningskrav over for transportøren, ville transportøren forsikringsmæssigt kunne være uden forsikringsdækning for dette ansvar. Et sådant erstatningskrav ville, hvor de ovenfor anførte undtagelser i motoransvarsforsikringen anvendes, ikke endeligt være dækket af motoransvarsforsikringen, der ville kunne fremsætte regreskrav for den udbetalte (ubegrænsede) erstatning. Et sådant regreskrav ville yderligere ikke i alle tilfælde være

17

forhold, der førte til lasteskaden, mens et ansvar ville følge af færdselsloven, f.eks. hvis skaden havde været forvoldt som følge af en skjult defekt i lastbilens bremsesystem.

- 31 Jf. Vibe Ulfbeck, *Kontraktens Relativitet*, s. 104f. og *Erstatningsretlige grænseområder*, s. 19. Per Vestergaard Pedersen, *Transportret*, s. 414f.
- 32 Reglerne om opgørelse og udmåling af erstatning ved personskade er fastsat i erstatningsansvarsloven, der er ufravigelig som nærmere angivet i § 27.
- 33 Reglerne om visse tilfælde af rådgiveransvar, der i nogen grad kan anses som grundet i deliktsretlige regler, illustrerer dette, jf. Mads Bryde Andersen, *Advokatretten* (2005), s. 759 og s. 803, Torsten Iversen, *Obligationsret*, 2. del (2019), s. 377. Se tillige Carsten Munk-Hansen i U 2010 B, s. 201 ff. og i U 2011 B, s. 21 ff., Vibe Ulfbeck, *Erstatningsretlige grænseområder* (2010), s. 41. Sml. tillige Norges Høyesterets dom af 24. juni 2014 (refereret i NRt 2014, s. 656) omtalt ovenfor ved note 24.
- 34 Spørgsmålet om kontraktreglernes anvendelse må ifølge Vibe Ulfbeck løses ved en fortolkning af kontrakten, sådan at kontraktreglerne skal anvendes, hvis kontrakten gør udtømmende op med spørgsmålet, hvilket i de tilfælde, hvor NSAB 2000/2015 eller CMR-reglerne er aftalt, netop må anses at være tilfældet, jf. *Kontraktens Relativitet*, s. 107. Se Torsten Iversen, *Obligationsret*, 2. del (2019), s. 374: »En gyldig ansvarsfraskrivelsesklausul må normalt forstås således, at den, hvor deliktsansvar og kontraktansvar overlapper hinanden, også har virkning for deliktsansvaret.«
- 35 Der kan i forsikringen gyldigt vedtages objektive dækningsundtagelser, der i en vis udstrækning indskrænker omfanget af forsikringsdækningen i forhold til det ansvar, der følger af færdselslovens § 101, jf. betænkning 1986/1036, s. 121f.
- 36 Den almindelige fragtføreransvarsforsikring, der er en frivillig ansvarsforsikring, er i overensstemmelse hermed subsidieret i forhold til motoransvarsforsikringen, sådan at motoransvarsforsikringen vil skulle udrede erstatningen til transportkunden, jf. færdselslovens § 105. Se nærmere, Jesper Windahl, *Speditør- og fragtføreransvarsforsikring* (2013), s. 148.

omfattet af fragtføreransvarsforsikringen, idet denne forsikring som almindelig regel dækker med en sum, der fastsættes på grundlag af køretøjets lastevne eller med et beløb baseret på vægten af det gods, der transporteres. Resultatet ville derfor være, at transportøren ikke ville være omfattet af en forsikringsdækning for det ubegrænsede ansvar, som transportøren blev pålagt i modstrid med transportaftalen.

5. Konklusion

Transportørens ansvar for transportskade som følge af færdselsuheld skal bedømmes efter færdselslovens § 101, der er en særlig

deliktsretlig regel, der finder tilsvarende anvendelse i kontraktsforhold. Det objektive ansvar, der følger af bestemmelsen, kan ikke fraviges ved aftale mellem transportøren og transportkunden. Det må derimod lægges til grund, at aftalte transportvilkår, der følger af NSAB 2000/2015 eller CMR-reglerne vedrørende erstatningsudmåling, ansvarsbegrænsning mv. kan vedtages som kontraktsgrundlag og skal lægges til grund, når sager om transportørens ansvar for transportskade skal behandles.