

U.1999B.10

Retspleje 21.3 Transport og kommunikation 4

Regres mellem CMR-fragtførere

Det drøftes, i hvilket omfang en regressøgende CMR-fragtfører kan gennemføre et regreskrav over for de øvrige fragtførere i en gennemgående befordring i medfør af CMR-lovens § 46, samt ved hvilke værneting et regressøgsmål kan anlægges.

Af advokatfuldmægtig Jesper Windahl og advokat Peter Lyck, Dragsted & Helmer Nielsen

1. Der synes at herske nogen usikkerhed i dansk ret, om en [kontraherende] CMR-fragtfører A, der har betalt erstatning til den berettigede[1] for skade på gods i henhold til en transportaftale omfattet af CMR-lovens [CMRL] kapitel VI, har ret til regres efter CMRL imod sin underfragtfører B, når den pågældende underfragtfører ikke selv har udført transporten, men viderekontraheret opdraget til en anden selvstændig underfragtfører C, eller – hvor B har

11

deltaget i udførelsen af transporten – når det i øvrigt er indlysende, at godsskaden ikke er indtruffet, mens godset var i B's varetægt. Visse skader forvoldt ved f.eks. færdselsuheld, brand, røveri eller fejludlevering vil således med sikkerhed kunne henføres til én bestemt underfragtførers forhold.

Det synes at være den almindelige opfattelse, at A også i disse tilfælde har ret til regres efter CMRL imod B, selvom godset ikke er beskadiget eller bortkommet i B's, men i C's varetægt. Som begrundelse herfor anføres det, at B hæfter for C efter CMRL § 24, jf. 4.[2] Der kan imidlertid rejses spørgsmål om, hvorvidt denne opfattelse er forenelig med CMRL § 46, stk. 1, litra a, der fastlår, at den fragtfører, der har forvoldt skaden, er *ene ansvarlig* for at udrede erstatningen til den regressøgende fragtfører.

Det bemærkes, at det anførte eksempel ikke falder inden for det direkte kerneområde for anvendelsen af CMRL kapitel VI. Dette kerneområde må antages at være de tilfælde, hvor den første fragtfører, A, påtager sig at udføre den samlede befordring, således at A selv udfører en del af befordringen, hvorefter A overlader en deltransport til B og en anden deltransport til C på en sådan måde, at både B og C påtager sig ansvar for den samlede befordring over for A, herunder også for de dele af befordringen, som B og C ikke selv skal udføre. Det må antages, at den regressøgende fragtfører, der i kraft af den solidariske hæftelse har betalt erstatning til den berettigede i disse tilfælde, har ret til direkte regres mod den skadeforvoldende fragtfører efter CMRL § 46, stk. 1, litra a.[3] Hvad der forekommer mindre indlysende – men ikke desto mindre synes at være en konsekvens af CMRL § 46, stk. 1, litra a – er, at den regressøgende fragtfører, i eksemplet C, næppe har noget regreskrav i forhold til medkontrahenten A, hvor denne ikke har forvoldt skaden.

Det er fast antaget i teori og praksis, at reglerne eller principperne i CMRL kapitel VI kan anvendes i de tilfælde, hvor den første fragtfører, A, ikke selv udfører nogen del af transporten, men overlader hele transporten til sin underfragtfører B, jf. Sø- og Handelsrettens dom af 17. juli 1986, refereret i UfR 1986, p. 947. Det må tilsvarende antages, at reglerne eller principperne i CMRL kapitel VI kan anvendes i de tilfælde, hvor B ikke selv udfører transporten, men overlader den faktiske udførelse af transporten til C.[4] Til støtte herfor kan der henvises til, at det næppe er en betingelse for at anvende CMRL kapitel VI, at samtlige underfragtførere har påtaget sig ansvar for den samlede befordring over for den *første fragtfører*, så længe hele transporten udføres

med én og samme transportaftale som grundlag. Der er således næppe tvivl om, at en transportaftale, hvorefter den første fragtfører, A, over for den berettigede påtager sig at udføre en samlet befordring, således at A selv udfører en del af befordringen og overlader hele den resterende delbefordring til B, der selv udfører en del af befordringen og overlader den resterende delbefordring til den udførende fragtfører C, er omfattet af CMRL kapitel VI, såfremt B over for A og C over for B har påtaget sig ansvar for hele den samlede befordring.[5] Det er således næppe en betingelse for at anvende CMRL kapitel VI i disse tilfælde, at C i eksemplet har påtaget sig ansvar for hele transporten over for A.[6] Når det er anerkendt i retspraksis, at det ikke er til hinder for anvendelse af CMRL kapitel VI, at den første fragtfører ikke selv udfører nogen del af transporten, men overlader den til en anden fragtfører, synes det principielt heller ikke at være til hinder for anvendelse af CMRL kapitel VI, at den anden fragtfører ligeledes overlader hele befordringen til en anden fragtfører.

Det problematiske ved denne fortolkning i henseende til de her drøftede spørgsmål om regresretten i CMRL § 46, stk. 1, litra a, synes at være, at CMRL kapitel VI anvendes i de tilfælde, hvor den første fragtfører, A, har kontraheret med én anden fragtfører, B, om udførelsen af den samlede befordring, idet A i disse tilfælde næppe har noget regreskrav i forhold til B i de tilfælde, hvor B ikke har forvoldt beskadigelsen. Dette forhold gør sig imidlertid tilsvarende gældende, når regresretten udøves på baggrund af en

12

befordring, der falder inden for det direkte kerneområde for anvendelsen af CMRL kapitel VI: Hvor både B og C har påtaget sig ansvar for den samlede befordring over for A. Når den sidste fragtfører, C, i disse tilfælde har betalt erstatning til den berettigede i henhold til CMRL § 45, jf. § 43, har C næppe et regreskrav i forhold til medkontrahenten, A, hvis denne ikke har forvoldt skaden, jf. CMRL § 46, stk. 1, litra a.

Det må antages, at formuleringen »ene ansvarlig« i CMRL § 46, stk. 1, litra a, der svarer til CMR-konventionens artikel 37, indebærer, at alene C og ikke B er ansvarlig over for A, således at A ikke kan gennemføre sit regreskrav over for B, men henvises til at rejse kravet direkte over for C.[7] Såfremt det antages, at tillige B er ansvarlig for at udrede A's regreskrav, er C nemlig ikke eneansvarlig over for A, hvilket synes at stride imod formuleringen af bestemmelsen og konventionens artikel 37. Det er næppe rigtigt at opfatte § 46, stk. 1, litra a, således, at bestemmelsen blot fastslår, hvilken fragtfører der endeligt skal udrede erstatningen, men derimod ikke regulerer fragtførernes indbyrdes regresshæftelse. § 46, stk. 1, angiver, at en fragtfører »kan kræve erstatningen [. . .] betalt af de andre fragtførere«, og det fremgår af konventionsteksten, at en fragtfører »[. . .] kan rejse regreskrav for erstatningen [. . .] mod de andre fragtførere« efter de i bestemmelserne anførte regler. Disse formuleringer synes nemlig at måtte fortolkes sådan, at konventionens artikel 37 svarende til CMRL § 46 er tiltænkt at fastsætte regler om fragtførernes indbyrdes regresshæftelse og ikke blot udtrykke det

indlysende forhold, at det er den skadeforvoldende fragtfører, der endeligt skal udrede erstatningen. En mellemkontraherende fragtfører vil således efter disse synspunkter næppe være regrespligtig efter CMRL § 46, stk. 1, litra a, jf. § 4, over for den regressøgende fragtfører, uanset om den mellemkontraherende fragtførers egen underfragtfører måtte have forvoldt godsskaden.[8] I Højesterets dom, refereret i UfR 1987, p. 481, var omstændighederne følgende: Den første [kontraherende] fragtfører, A, påtog sig at transportere et parti likør fra Holland til Danmark. A overlod transporten til den hollandske [mellemkontraherende] fragtfører B, der overlod transporten til den udførende fragtfører C, i hvis varetægt likøren blev stjålet. Den berettigede indstævnedes A og B for Sø- og Handelsretten, og A nedlagde friholdelsepåstand over for B. B bestred at være ansvarlig over for den berettigede og A. Sø- og Handelsretten dømte B som ansvarlig over for den berettigede og A, idet B havde givet udseende af at være udførende fragtfører. Sø- og Handelsrettens præmisser var sålydende: »[B] har indtil telexet af 29. oktober 1982 . . . givet udseende af at være udførende fragtfører, og sagens øvrige to parter [den berettigede og A] har indtil dette tidspunkt ikke haft mulighed for at indrage [C] under sagen. Retten kan tiltræde, at der *under disse omstændigheder* kan rettes krav mod [B] under denne sag.« Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsrettens dom i henhold til grundene. Da fragtfører A som nævnt havde overgivet transporten til B, og der således var et *direkte kontraktforhold* mellem disse fragtførere, synes Sø- og Handelsrettens og Højesterets præmisser principielt at måtte forstås sådan, at A som udgangspunkt ikke kunne fremsætte krav mod B, uanset kontraktforholdet mellem disse parter, da godset var bortkommet i den udførende fragtfører C's varetægt.[9]

Det anføres i overensstemmelse hermed hos engelske forfattere,[10] at konventionens artikel 37 afskærer den regressøgende fragtfører fra at indstævne sin underfragtfører, hvis det er utvivlsomt, at underfragtføreren ikke har forvoldt skaden.[11] Disse synspunkter er endvidere kommet til udtryk i udenlandsk retspraksis, der knytter sig til CMR-konventionens artikel 37:

COUR DE CASSATIONs afgørelse af 30. maj 1980:[12] A påtog sig som første fragtfører at udføre en gennemgående befordring omfattet af CMR-lovens § 43 og overlod transporten til den anden fragtfører B, der viderekontraherede hele transporten til den tredje og udførende fragtfører C, der forvoldte skade på godset. A anlagde regressøgsmål imod B. Anvers Cour d'appel frifandt B under henvisning til, at CMR-konventionens artikel 37 [CMRL § 46, stk. 1, litra a] udelukker regressøgsmål imod andre end den skadeforvoldende fragtfører. Dommen blev stadfæstet af Cour de Cassation i Belgien med den tilføjelse, at den regressøgende fragtfører, A, alene med undtagelse af de i artikel

13

37c og 38 nævnte tilfælde kunne indstævne den fragtfører, der havde forårsaget skaden.

COURT OF APPEALS afgørelse af 16. – 20. juli 1981:[13] Cummins Engine Co. overlod en transport af 14 dieselmotorer fra Lanarkshire til Amsterdam til A, der udstedte gennemgående CMR-fragtbrev til Cummins Engine Co. for den samlede transport, hvorefter A udførte transporten fra Lanarkshire til Europoort ved Rotterdam, hvortil godset ankom i ubeskadiget stand. A overlod den videre transport fra Europoort til B, der viderekontraherede opgaven til C, der overlod transporten og det gennemgående CMR-fragtbrev til den udførende fragtfører, D, der forvoldte skade på godset. Afsenderen stævnedes A i England, og A nedlagde friholdelsepåstand over for B, C og D. B og C gjorde gældende, at A ikke havde noget regreskrav imod dem, da de efter artikel 37 ikke var ansvarlige for beskadigelsen. Lord Justice Brandon gav B og C medhold i dette bringende, idet denne dommer anførte følgende: »So far as the first ground relied on [B] and [C] is concerned, I do not see any answer to it. On the footing that they were successive carriers, the evidence establishes clearly that the damage to the goods took place while they were being carried by [D], with the result that, under

art. 37, [D] are the only successive carrier from whom [A] are entitled to recover over any compensation which they are held liable to pay to Cummins. It follows that the third party proceedings by [A] against [B] or [C] must fail and on that ground alone the order [. . .] to serve third party notices on [B] and [C] [. . .] must be set aside.«

TRIBUNAL FEDERAL SUISSEs afgørelse af 22. november 1983:[14] A påtog sig som kontraherende fragtfører at transportere en maskine fra Genève til Milano. A overlod transporten til B, der viderekontraherede transportopdraget til den udførende fragtfører, C. Maskinen blev stjålet, mens den var i C's varetægt. A's ansvarsassurandører indstævnedes B for Le Tribunal de première instance i Genève, hvor B blev dømt til at friholde A. B appellerede afgørelsen til La Cour de Justice de Canton i Genève, der frifandt B for det af A fremførte regreskrav. Afgørelsen blev stadfæstet af Tribunal Federal med den begrundelse, at B og C havde påtaget sig at deltage i en gennemgående befordring omfattet af CMR-konventionens kapitel VI, således at alene C var ansvarlig for at udrede erstatningen til A efter CMR-konventionens artikel 37 [CMRL § 46, stk. 1, litra a].

COURT OF APPEALS afgørelse af 10. februar 1988:[15] A påtog sig som kontraherende fragtfører at transportere 292 tv-modtagere fra Vesttyskland til England. A overlod transporten til B, der selv viderekontraherede transportopdraget. Efterfølgende blev transporten viderekontraheret gennem flere led, og C påtog sig at udføre den sidste nationale del af transporten. Tv-modtagerne blev stjålet, mens de var i C's varetægt. B bestred, at A kunne inddrage B under den af vareinteressens imod A anlagte retssag, idet B gjorde gældende, at tv-modtagerne ikke var stjålet, mens de var i B's varetægt, hvorefter B i medfør Konventionens artikel 37 ikke var ansvarlig for bortkomsten. Lord Justiceingham udtalte i den anledning: »I accept both the factual and the legal bases of [B's] argument, but subject to one fatal qualification: I do not accept that »the carrier responsible« under artikel 37 (a) can be a person who has not made himself party to the contract of international carriage

2. Det kan anføres, at der er reelle betænkeligheder[16] ved at anvende en regel om, at en [mellemkontraherende] fragtfører, der overlader transportopdraget til en udførende fragtfører, i realiteten bliver ansvarsfri over for den regressøgende [kontraherende] fragtfører for enhver beskadigelse, uanset at den regressøgende fragtfører ofte ikke har indflydelse på, hvilken udførende fragtfører der faktisk får overladt transportopdraget, og derved ikke har sikkerhed for kvaliteten af befordringen eller den udførende fragtførers evne til at honorere et erstatningskrav.[17] Disse omstændigheder synes imidlertid ikke at kunne tillægges afgørende vægt ved fortolkningen af CMRL § 46, stk. 1, litra a, idet der i konventionen og loven er foretaget en direkte afvejning af disse hensyn i forhold til den ovenfor under pkt. 1 anførte fortolkning af regresreglen. Det følger således af CMRL § 46, stk. 2, at regresreglen i § 46, stk. 1, litra a, fraviges i de tilfælde, hvor den skadeforvoldende fragtfører er ude af stand til at betale erstatning, idet erstatningskravet i disse tilfælde fordeles på de øvrige i befordringen deltagende fragtførere[18] i forhold til deres andele i fragten.[19] I tilfælde, hvor det ikke er oplagt, hvilken fragtfører der har forvoldt skaden, eller hvor det kan være tvivlsomt, om den skadeforvoldende fragtfører kan honorere et erstatningskrav, er den regressøgende fragtfører næppe afskåret fra at

14

inddrage sin underfragtfører under regressagen. Dette er antageligt også tilfældet i de nævnte situationer, selvom det oplyses under sagen, at den skadeforvoldende fragtfører er omfattet af en CMR-ansvarsforsikring, idet det kan være tvivlsomt – særligt hvis der er tale om en udenlandsk fragtfører – om den regressøgende fragtfører har et direkte krav mod assurandøren, såfremt den skadeforvoldende fragtfører er insolvent, eller om den aktuelle skade er omfattet af forsikringsdækningen. Såfremt det imidlertid oplyses under en af den regressøgende fragtfører A mod B anlagt sag, at den skadeforvoldende fragtfører er omfattet af en CMR-ansvarsforsikring, der dækker et eventuelt erstat-

ningskrav,[20] må den mellemkontraherende fragtfører B principielt set være ansvarsfri over for den regressøgende fragtfører, jf. CMRL § 46, stk. 1, litra a. I den ovenfor i afsnit 1 omtalte engelske appelretsafgørelse,[21] pålagde retten den regressøgende fragtfører bevisbyrden for, at der var grundlag for at antage, at den skadeforvoldende fragtfører var insolvent eller sandsynligvis ville blive det, inden sagen blev afgjort ved retten. Det skal bemærkes, at den regressøgende fragtfører på grund af konventionens og lovens værnetingsbestemmelser i visse tilfælde kan være afskåret fra at medinddrage den eneansvarlige fragtfører under hovedsagen mellem den berettigede og den første ansvarlige fragtfører, men derimod vil være henvist til at anlægge regressøgsmål i en anden jurisdiktion. Disse spørgsmål drøftes nærmere nedenfor under pkt. 3.

3. Den berettigede kan sagsøge den første fragtfører, A, ved de værneting, der er opregnet i CMRL § 39: Hvor den sagsøgte fragtfører har sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået, eller i den stat, hvor godset blev overtaget til befording, eller hvor bestemmelsesstedet er beliggende. Forholdet vil ofte være det, at den regressøgende fragtfører så vidt muligt vil inddrage en eller flere af de i befordingen deltagende underfragtførere under hovedsagen, såfremt der er værneting for regressøgsmål imod underfragtførerne ved det værneting, hvor hovedsagen er anlagt.

Det er anført i teorien,[22] at værnetingsbestemmelserne i § 39, stk. 1, også gælder for regressøgsmål imod successive fragtførere og underfragtførere.[23] Det må imidlertid antages, at anvendelsesområdet for værnetingsbestemmelserne i § 39 er tiltænkt at være den berettigedes erstatningskrav i forhold til den eller de ansvarlige fragtførere.[24] Det må anses for tvivlsomt, om værnetingsbestemmelserne i § 39, stk. 1, også kan anvendes af den regressøgende fragtfører under et søgsmål imod den regrespligtige underfragtfører, og der ses ikke at foreligge trykte danske domme, der tager stilling til dette spørgsmål.[25] Det ligger vistnok fast, at værnetingsbestemmelserne i § 39, stk. 1, ikke kan anvendes i forholdet mellem fragtførere, der har deltaget i en gennemgående befording, der er omfattet af CMRL § 43. De mulige værneting for disse regressøgsmål er reguleret i CMRL § 47, og denne bestemmelse etablerer i modsætning til § 39, stk. 1, ikke værneting på godsets overtagelses- eller afleveringssted. Såfremt det var hensigten at etablere værneting på godsets overtagelses- eller afleveringssted

15

for regressøgsmål mellem fragtførere, der havde deltaget i en gennemgående befording, måtte det kræves, at der i § 47, stk. 2, var givet en henvisning til § 39, stk. 1. Da bestemmelsen imidlertid alene indeholder en henvisning til § 39, stk. 2, må det antages, at de værneting, der alene er angivet i § 39, stk. 1, ikke finder anvendelse for disse regressøgsmål.

Som anført må det anses for tvivlsomt, om § 39, stk. 1, finder anvendelse på regreskrav mellem fragtførere, uanset om fragtførerne har deltaget i en gennemgående befording eller ej. Når konventionsteksten udelukker regressøgsmål ved de i § 39, stk. 1, opregnede værneting, når der er tale om gennemgående befordringer, må det vel så meget desto mere antages, at konventionsteksten tillige udelukker regressøgsmål ved disse værneting, når der ikke er tale om gennemgående befordringer. Ved gennemgående befordringer hæfter fragtførerne nemlig i et vist omfang solidarisk over for den berettigede, og der er således i kraft af denne solidariske hæftelse indbygget en forudsætning i konventionen om, at der skal finde et regresopgør sted mellem fragtførerne, og der er i § 47 sat snævre rammer for, ved hvilke værneting dette regresopgør kan finde sted: Den regressøgende fragtfører vil som følge heraf være afskåret fra at inddrage den regrespligtige underfragtfører under hovedsagen, hvis denne er anlagt på det sted, hvor godset blev overtaget til befording, eller hvor bestemmelsesstedet er beliggende, jf. nærmere nedenfor. Det forekommer på denne baggrund mindre indlysende, om en regressøgende fragtfører, der ikke har deltaget i en gennemgående befording og derved ikke påtaget sig et solidarisk ansvar, skulle tillægges videregående muligheder for at gennemføre sit

regreskrav ved det værneting, hvor hovedsagen er anlagt, end tilfældet er for en regressøgende fragtfører under en gennemgående befording.

Efter CMRL § 47 kan sag vedrørende regreskrav mellem fragtførere vistnok alene anlægges i den stat, hvor den *regrespligtige fragtfører*, imod hvem sagen anlægges, har sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået.[26] Hvis den første fragtfører, A, sagsøges af den berettigede her i landet på grundlag af overtagelses- eller bestemmelsesstedsværneting, kan A således næppe medinddrage sine udenlandske underfragtførere under sagen i henhold til § 47, stk. 2, men er henvist til at indstævne underfragtførerne i det land, hvor deres hovedforretningssted er beliggende.[27] Det søgsmål »om [regreskrav] efter § 46« og den regressøgende fragtfører er derfor ikke »en af de fragtførere, mod hvem [regressagen efter § 46] anlægges«, hvorefter A næppe kan adicere den regrespligtige fragtfører til hovedsagens værneting i modstrid med formuleringen af CMRL § 47, stk. 2.

I tilfælde, hvor underfragtfører C utvivlsomt har forvoldt skaden, må det antages, at A ikke ved at indstævne B, hvor denne har hovedforretningssted her i landet, under hovedsagen tillige kan medinddrage underfragtfører C med henvisning til § 47, stk. 2, 2. pkt., der fastslår, at alle underfragtførerne kan sagsøges under samme retssag. Det følger således af § 46, stk. 1, litra a, at B ikke er ansvarlig, hvorefter søgsmålet imod B må anses anlagt med det formål for øje at unddrage C hans værneting efter § 47. I andre tilfælde, hvor det ikke er oplagt, hvilken fragtfører der har forvoldt skaden, eller hvor det kan være tvivlsomt, om den skadeforvoldende fragtfører kan honorere et erstatningskrav, må det imidlertid antages, at A kan medindstævne samtlige underfragtførere under hovedsagen, såfremt blot én af fragtførerne har værneting her i landet i henhold til CMRL § 47, stk. 2. Det er i konsekvens af det ovennævnte næppe en betingelse for at anvende § 47, stk. 2, i disse tilfælde, at den underfragtfører, der har værneting her i landet, har deltaget i en gennemgående befording i henhold til CMRL § 43, jf. således Queen's Bench Divisions afgørelse i sagen Harrison & Sons Ltd. refereret i E.T.L. 1993, p. 747:

I anledning af godsbeskadigelse under en gennemgangstransport fra Italien til England indstævnedes den berettigede den første kontraherende fragtfører, A, der var et italiensk selskab, og – idet der var tvivl om, hvorvidt A var speditør eller fragtfører – den anden kontraherende fragtfører B, der var et engelsk selskab, samt den skadeforvoldende engelske vognmand C, der ikke havde fået overgivet gennemgangsfragtbrevet og som følge heraf ikke fandtes at have deltaget i den gennemgående befording. B nedlagde under sagen friholdelsespåstand over for de medsagsøgte A og C og adicerede samtidig en belgisk udførende fragtfører, D, og en italiensk kontraherende fragtfører, E. B gjorde gældende, at D og E kunne medindstævnes i England i henhold til konventionens artikel 39(2) (CMRL § 47, stk. 2), idet C havde sit hovedforretningssted der. D og E bestred, at der var værneting for kravet mod dem i England, idet de henviste til, at C ikke havde deltaget i den gennemgående befording, hvilket var en betingelse for, at konventionens artikel 39(2) kunne bringes i anvendelse med den virkning, at de kunne sagsøges under den samme retssag. Heri fik de ikke medhold.[28]

Som det fremgår, må det antages, at den regressøgende fragtførers mulighed for at gennemføre sit regreskrav under hovedsagen i Danmark i visse tilfælde vil kunne

16

afhænge af, om den berettigede udnytter muligheden for at inddrage den skadeforvoldende fragtfører under hovedsagen i henhold til CMRL § 45, jf. § 39, hvorefter den berettigede kan indstævne både den første fragtfører, den skadeforvoldende fragtfører og den sidste fragtfører under samme sag ved det værneting, hvor godset blev overtaget til befording, hvor bestemmelsesstedet er beliggende, eller hvor en af

fragtførerne, mod hvem sagen anlægges, har sit hovedforretningssted, eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået. Det må således antages, at den regressøgende fragtfører kan nedlægge en regrespåstand over for den skadeforvoldende fragtfører, såfremt denne er inddraget i hovedsagen af den berettigede, uanset at der ikke er selvstændigt værning for regreskravet ved hovedsagens værning.

Efter Domskonventionens og Luganokonventionens artikel 6, nr. 2, kan en person, der har bopæl på en kontraherende stats område, sagsøges ved den ret, hvor den oprindelige sag er anlagt, medmindre denne sag kun er anlagt for at unddrage sagsøgte dennes almindelige værning. Det er tvivlsomt, om et søgsmål imod C kan fremmes ved adcitation af C til hovedsagens værning i henhold til Domskonventionens eller Luganokonventionens artikel 6, nr. 2.

§ 47 [CMR-konventionens artikel 39(2)] vedrører regreskrav og forudsætter derved på samme måde som en ad citationsregel en retstvist mellem den berettigede og den første fragtfører. Da et selvstændigt søgsmål efter CMR-konventionens artikel 39(2) således ikke synes at komme på tale uden en forudgående hovedsag,[29] må det antages, at anvendelsesområdet for CMR-konventionens artikel 39(2) i realiteten svarer til anvendelsesområdet for en ad citationsbestemmelse.

Såfremt Domskonventionens og Luganokonventionens ad citationsbestemmelser kan anvendes ved siden af CMR-konventionens artikel 39(2), synes bestemmelsen derfor ikke at have nogen betydning ved sagsanlæg mod fragtførere, der er bosiddende inden for EU eller EFTA, da det vistnok ikke kan forekomme, at der anlægges retssag vedrørende et regreskrav efter artikel 39(2), uden at sagsøgeren samtidig har eller havde mulighed for i stedet at ad citere underfragtføreren under hovedsagen. CMR-konventionens artikel 39(2) må således opfattes som en særlig regel om værning ved ad citations søgsmål, der fortrænger Doms- og Luganokonventionens tilsvarende bestemmelser i henhold til Domskonventionens artikel 57. Dette må gælde, uanset om CMR-konventionens artikel 39(2) ikke betragtes som en eksklusiv værningsbestemmelse på samme måde som CMR-konventionens artikel 31. Det skal i øvrigt bemærkes, at det i teorien antages, at Doms- og Luganokonventionens ad citationsregler kun kan anvendes, når kompetencen i hovedsagen er baseret på Doms- eller Luganokonventionens regler.[30] Selvom det måtte antages, at ad citationsbestemmelserne i Doms- og Luganokonventionen supplerer CMR-konventionens artikel 39, vil den regressøgende fragtfører således alene kunne påberåbe sig de nævnte ad citationsbestemmelser, hvor hovedsagen er anlagt ved et af de i CMRL § 39 opregnede værning, såfremt der tillige er værning dér efter Doms- eller Luganokonventionens bestemmelser. I de tilfælde, hvor hovedsagen er anlagt i den stat, hvor godset blev overtaget til befording, eller hvor bestemmelsesstedet er beliggende, vil der således næppe kunne ske ad citation af den skadeforvoldende fragtfører, medmindre disse værning enten tillige er opfyldelsesværning eller deliktsværning i henhold til Doms- eller Luganokonventionens bestemmelser.[31]

Det skal afslutningsvis bemærkes, at virkningerne af de i visse tilfælde begrænsede muligheder for ad citation i et vist omfang kan afbødes ved, at den regressøgende fragtfører procesunderretter den regrespligtige fragtfører om hovedsagens verseren med opfordring til at indtræde i denne. Herved opnås, at retsafgørelsen i hovedsagen i et vist omfang tilægges retskraft i den efterfølgende regressag mellem den regressøgende og den regrespligtige fragtfører. Betydningen heraf er, at den regrespligtige fragtfører nødsages til at give møde under hovedsagen for ikke at blive afskåret fra at fremkomme med indsigelser under regressagen, som ellers ville have kunnet være fremført under hovedsagen.

1. Afsenderen eller modtageren af godset, jf. CMRL §§ 15 til 18.
2. Jf. eksempelvis Sø- og Handelsrettens dom af 29. juli 1994, refereret i Forsikrings- og Erstatningsretlig Domssamling [FED], 1994, p. 1103. Afsenderen

kontraherede en transport af tv-apparater fra Danmark til Polen med A, der viderekontraherede opdraget til B, der overlod opgaven til C, der overlod søtransporten fra Danmark til Swinoujscie i Polen til D og den efterfølgende transport til E. Godset bortkom, mens det var i D's eller E's varetægt. Under den af den berettigede mod A anlagte sag indstævnedes A fragtfører B med påstand om, at B var ansvarlig for beskadigelsen i henhold til CMRL § 24, jf. § 4. B indstævnedes herefter C, der indstævnedes D og E.

3. Et sådant direkte ansvar for den skadeforvoldende fragtfører synes at være forudsat i regresreglen i CMRL § 46. Det direkte ansvar er endvidere i overensstemmelse med den almindelige antagelse inden for transportretten om, at en skadeforvoldende underfragtfører er ansvarlig direkte over for tredjemand, der som *modtager eller afsender* i hovedtransportaftalen er berettiget til at gøre krav gældende i anledning af transporten, jf. Per Vestergaard Pedersen i UfR 1997B, p. 320ff. Der ses ikke at være grund til at fravige princippet i disse tilfælde, hvor der er tale om regres mellem fragtførere, der har deltaget i en gennemgående befording. Et sådant direkte ansvar for den skadeforvoldende fragtfører over for den regressøgende fragtfører synes endvidere forudsat i Højesterets dom refereret i UfR 1997, p. 76. Det bemærkes, at den regressøgende fragtfører næppe kan påberåbe sig CMRL §§ 43 og 45 og fremsætte direkte krav over for den første underfragtfører og den sidste underfragtfører, jf. Kjeld Regnarsen, Lov om fragtaftaler ved international vejtransport, 2. udgave 1993, p. 289, idet § 46, der regulerer regresretten mellem fragtførere, alene giver grundlag for et direkte krav mod den *skadeforvoldende* fragtfører.
4. Såfremt både B og C påtager sig ansvar for den samlede befording.
5. Forudsat at de øvrige betingelser i CMRL § 43 er opfyldt.
6. I disse tilfælde synes CMRL § 46, stk. 1, litra a, at føre til, at A ikke har et regreskrav i forhold til sin medkontrahent B – hvor denne ikke har forvoldt skaden – men alene et direkte regreskrav i forhold til C, jf. nærmere nedenfor.
7. I overensstemmelse med hovedreglen i artikel 31.1 i Traktatretskonventionen, BKI nr. 34 af 29. april 1980, må CMR-konventionen fortolkes i overensstemmelse med ordlyden og den sædvanlige betydning, der tillægges traktattekstens udtryk.
8. I Østre Landsrets dom af 13. februar 1997, refereret i FED 1997, p. 359, kunne spørgsmålet have været taget under påkendelse, men CMR-lovens § 46, stk. 1, litra a, blev ikke påberåbt af den mellemkontraherende fragtfører B. Sagen vedrørte netop spørgsmålet, om B var regresansvarlig over for den kontraherende fragtfører A for en skade, der utvivlsomt var forvoldt af den udførende fragtfører C, der havde kontraheret med B og påtaget sig at udføre en af CMRL § 43 omfattet gennemgående befording.
9. Såfremt Sø- og Handelsretten fandt, at B var ansvarlig over for A som følge af det umiddelbare kontraktforhold mellem disse fragtførere, måtte det vel antages, at Sø- og Handelsretten ville være nået til det resultat, retten nåede frem til ved at pålægge A det fulde ansvar over for den berettigede og dernæst give A fuld regres mod B. Tilsvarende betragtninger blev gjort gældende af den regressøgende fragtfører i Højesterets dom refereret i UfR 1997, p. 76.
10. Jf. Clarke, p. 206, og Hill & Messent, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, London 1995, p. 292ff.
11. Clarke anfører således side 206: »Being solely liable, only the carrier responsible can be sued under Article 37 unless that carrier is insolvent, in which case Article 38 provides for apportionment between the other carriers.«
12. Den belgiske retsafgørelse er refereret i European Transport Law [E.T.L]. 1983, p. 79.
13. Jf. Lloyds Law Reports [1981] 2, p. 402, Cummins Engine Co. Ltd v. Davis Freight Forwarding Ltd.
14. Jf. E.T.L. 1995, p. 675.
15. Jf. Lloyds Law Reports [1988], 1, p. 487, ITT Schaub-Lorenz Vertriebsgesellschaft m.b.H. and others v. Birkart Johan Internationale Spedition G.m.b.H. & Co. K.G. and others.
16. Det kan tillige anføres, at regresretten mellem fragtførere måske herved ikke er i overensstemmelse med de principper, der er kommet til udtryk i den norske højesteret, refereret i NRT 1995, p. 486, om fragtførernes ansvar over for *den berettigede*. Norges højesteret pålagde en mellemkontraherende un-

- derfragtfører ansvar direkte over for den berettigede for en af den udførende fragtfører forvoldt transportskade. Konsekvensen af denne afgørelse er således vistnok, at *samlige fragtførere* – og ikke blot én fragtfører – er ansvarlige over for den berettigede for en af den udførende fragtfører forvoldt godsskade, jf. Jesper Windahl i UfR 1997B, p. 545.
17. Disse betragtninger blev gjort gældende af den berettigede i en sag refereret i FED 1995, p. 1049. I denne sag havde den berettigede indstævnet den kontraherende fragtfører A og den udførende fragtfører B som følge af godsets bortkomst ved et røveri i Italien. A gjorde gældende, at han under henvisning til CMRL § 45 var sagsøgt med urette, idet ansvaret over for den berettigede alene påhvilede den udførende fragtfører B, i hvis varetægt godset utvivlsomt var bortkommet, således at »Ingen reelle hensyn [talte] for at [A] skulle medinddrages i [sagen]«. Heri fik A – ikke overraskende – ikke medhold, idet Sø- og Handelsretten udtalte: »Som CMR-lovens § 4 er affattet, og da sagen er anlagt mod både den kontraherende og den udførende fragtfører, hæfter [A] på samme måde som [B].
 18. Jf. Regnarsen, p. 332.
 19. Om beregningen af fordelingsbeløbene henvises til den udførlige gennemgang hos Hill & Messent, p. 297ff.
 20. Såfremt den skadeforvoldende fragtførers ansvarsassurandør udpeger en advokat til at varetage denne fragtførers interesser under sagen, synes der at være tilstrækkeligt grundlag for at frifinde den mellemkontraherende fragtfører i henhold til CMRL § 46, stk. 1, litra a.
 21. Cummins Engine Co Ltd., Lloyds Law Reports [1981] 2, p. 407.
 22. Jf. Regnarsen, p. 278, der henviser til Johan Georg Helm, *Frachtrecht – Güterbeförderung auf der Strasse*, 1979, D 512, anm. 3, hvor der anføres følgende: »Der Artikel ist anwendbar auf Streitigkeiten aus einer der CMR unterliegenden Beförderung. Diese Eingrenzung beschränkt die Anwendbarkeit des Art. 31 nicht auf vertragliche Ansprüche. Vielmehr unterliegen auch ausservertragliche Ansprüche (Art 28 Abs. 1) dem Art. 31, wenn sie auf einer CMR-Beförderung beruhen; Loewe, ETL 1976, 579. *Das gleiche wird wohl auch für Ansprüche gegen Gehilfen des CMR-Frachtführers zu gelten haben; Art 28 abs. 2.*« [Vore fremhævelser]. Artikel 28 vedrører krav, der rejses mod personer, for hvilke fragtføreren er ansvarlig i henhold til artikel 3 [CMRL § 4], og Artikel 28 vedrører således ikke regreskrav mellem fragtførere.
 23. Med den virkning, at den regressøgende fragtfører kan sagsøge den regrespligtige fragtfører der, hvor den berettigede fysisk overgav godset til befordring, eller der, hvor bestemmelsesstedet er beliggende.
 24. Jf. Clarke, p. 207: »Whereas the competence of courts to decide the goods claimant's action is dealt with in article 31, jurisdiction in a recourse action is governed by article 39, and not by article 31, except as regards Article 31.3 and Article 31.4, which are brought into play by Article 39.3«. Hill & Messent, p. 302: »Where a carrier who has compensated a third party wishes to enforce his right of recovery against another carrier he can make his claim before the competent courts of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business, or else where the branch or agency through which the contract of carriage was made is situated. This differs from the equivalent provisions in Article 31(1), which offers a wider choice of jurisdiction for an action by the cargo interests against a carrier.«
 25. I *Sø- og Handelsrettens dom af 11. august 1995, refereret i FED 1995, p. 1046*, havde den kontraherende fragtfører adciteret den udførende italienske fragtfører under hovedsagen ved Sø- og Handelsretten. Den italienske udførende fragtfører, der tilsyneladende havde overtaget godset i Danmark, bestred ikke under sagen, at der var værneting for kravet mod ham her i landet. Sø- og Handelsretten dømte ham til at friholde den kontraherende transportør. I *Sø- og Handelsrettens dom af 3. december 1996, refereret i FED 1996, p. 1666*, havde en kontraherende fragtfører A påtaget sig at forestå en transport fra Neuburg i Tyskland via Danmark til Finland. A overlod transporten fra Danmark til Finland til den finske udførende fragtfører B, der overtog godset i Danmark. Under en mod A af den berettigede anlagt regressag *procestilvarslede* A den finske fragtfører B i henhold til CMRL § 47, men B blev ikke adciteret. Sø- og Handelsretten dømte A ansvarlig for den indtrufne beskadigelse.
 26. Jf. Lloyds Law Reports [1981], 2, p. 402, Hill & Messent, p. 303.
 27. Medmindre de pågældende underfragtførere har en filial eller et agentur her i landet, hvorigennem transportaftalen er indgået.
 28. I sine præmisser udtaler retten følgende: »Although Articles 37 and 39 are part of Chapter VI of the CMR which is headed 'Provisions relating to carriage performed by successive carriers' and of which Article 34 is the first Article, it does not necessarily follow that Articles 37 and 39 give a right of contribution only against 'a successive carrier' within Article 34. The right is a right of contribution from 'the other carriers who have taken part in the carriage' under Article 37 and the jurisdictional provisions of Article 39(2) refer to 'one of the carriers concerned', in neither case expressly requiring that the carrier who has taken part in the carriage, or the carrier concerned must be a successive carrier under Article 34.«
 29. Den første fragtfører kan undlade at bestride den berettigedes krav, hvorved muligheden for adcitation naturligvis bortfalder, men den første fragtfører vil have valgfrihed i så henseende.
 30. Jf. Allan Philip, EU-IP, 2. udgave 1994, p. 58.
 31. Det kan måske antages, at retsplejelovens værnetingsregler kan anvendes i forhold til en uden for EU og EFTA bosat skadeforvoldende fragtfører. Dette forhold får antagelig kun betydning, såfremt der er opfyldelsesværneting for kravet mod den skadeforvoldende fragtfører i Danmark, jf. retsplejelovens § 242, stk. 1, eller der kan etableres godsværneting for sagsanlæg mod den pågældende fragtfører i henhold til Retsplejelovens § 246, stk. 3. Det er imidlertid tvivlsomt, om disse regler kan anvendes ved siden af CMRL § 47, der vist nok må anses som *lex specialis* f.s.v.a. adcitationssøgsmål mod fragtførere, der har deltaget i en gennemgående befordring.