

# **Multimodalt intelligent transportdokument**

Analyse

September 2003

## **Forord**

Manuel dokumenthåndtering i transport kan udgøre en barriere for højere effektivitet. Dette gælder især i multimodale transporter, hvor dokumenterne skal "skifte hænder" flere gange undervejs. Integration af IT-løsninger i dokumenthåndteringen i transportkæden er en mulig løsning på dette effektiviseringstab.

På baggrund af denne problemstilling er nærværende rapport "*Analyse af multimodalt intelligent transportdokument*" blevet udarbejdet af Palle Egebjerg på Søfartsstyrelsens bestilling. Analysen skitserer og giver overblik over det (ofte) komplicerede dokumentflow mellem transportkøber og transportsælger. Endvidere fokuserer analysen på muligheden for, at IT kan være med til at nedbringe de friktionsbarrierer, som eksisterer for multimodale transporter.

Analysen er en baggrundsrapport til rapporten "Godstransport", som er udarbejdet af Task Force Transport. Task Force Transport blev nedsat som led i "Vækst med Vilje" i foråret 2002 og har særlig fokus på transporterhvervets vækstvilkår og samspillet mellem transportformerne. Task Forcen er et tværministerielt samarbejde mellem Trafikministeriet, Miljøministeriet, Færdselsstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Erhvervs- og Boligstyrelsen.

Mogens Schrøder Bech  
Kontorchef  
Søfartsstyrelsen

## Indholdsfortegnelse

<b>1.</b>	<b>Kapitel - Sammenfatning og konklusion</b>	<b>5</b>
1.1	Sammenfatning	5
1.2	Konklusion	8
1.3	Anbefaling	9
<b>2.</b>	<b>Kapitel - Indledning</b>	<b>11</b>
2.1	Baggrund og formål	11
2.2	Afgrænsning	11
2.3	Metode	12
<b>3.</b>	<b>Kapitel - Den multimodale transportkæde</b>	<b>13</b>
3.1	Forsendelse af varer	13
3.2	Stykgodstransport - et eksempel	13
3.2.1	Delkonklusion - multimodal transportkæde	18
<b>4.</b>	<b>Kapitel - Dokumenter initieret hos transportkøber</b>	<b>19</b>
4.1	Beskrivelse af transportkøbers dokumentflow	19
4.2	Ordreindgang	19
4.2.1	Delkonklusion - ordreindgang	21
4.3	Ordrebehandling	23
4.3.1	Delkonklusion - ordrebehandling	26
4.4	Betaling	27
4.4.1	De almindelige betalingsformer	27
4.4.2	Remburs	28
4.4.3	Delkonklusion betaling	30
4.5	Transport af farligt gods	31
4.5.1	Vejtransport	31
4.5.2	Jernbanetransport	32
4.5.3	Flytransport	33
4.5.4	Søtransport	33
4.5.5	Sammenfatning	34
4.5.6	Delkonklusion - farligt gods	35
4.6	Tolddokumentation	37
4.6.1	Salg til andet EF-land	37
4.6.2	Salg til 3. land udenfor EF	38
4.6.3	Indførselsdokumentation i 3. land	39
4.6.4	Delkonklusion - tolddokumentation	40

<b>5.</b>	<b>Kapitel - Snitfladen mellem transportkøber og -sælger</b>	41
5.1	Booking	41
5.2	Transportportaler	42
5.2.1	Delkonklusion - booking og portaler	46
5.3	Transportdokumenter - generelt	46
5.3.1	Vejtransportdokument	47
5.3.2	Jernbanetransportdokument	47
5.3.3	Flytransportdokument	48
5.3.4	Søtransportdokument	48
5.3.5	Sammenfatning	49
5.3.6	Delkonklusion - transportdokumenter	50
<b>6.</b>	<b>Kapitel - Dokumenter initieret hos transportsælger</b>	53
6.1	Beskrivelse af transportsælgers dokumentflow	53
6.2	Booking og transportdokumenter	53
6.3	Transportmiddelrelaterede dokumenter	55
6.3.1	TIR-dokument	55
6.3.2	FAL-dokumenter	57
6.4	Godsrelaterede dokumenter	58
6.5	Sammenfatning	60
6.5.1	Delkonklusion - transportsælgeres dokumentflow	60
<b>7.</b>	<b>Kapitel - Barrierer, koncepter og anbefaling</b>	61
7.1	Generelt	61
7.2	Barrierer	62
7.2.1	Barrierediagrammer	66
7.3	Koncepter	68
7.3.1	Koncept 1	68
7.3.2	Koncept 2	70
7.4	Anbefaling	72
<b>Bilag 1</b>	<b>Beskrivelse af elektroniske muligheder</b>	73
<b>Bilag 2</b>	<b>Samling af dokument eksempler</b>	77
<b>Bilag 3</b>	<b>Ordlister</b>	85
<b>Bilag 4</b>	<b>Litteraturlister</b>	87

## 1. Kapitel - Sammenfatning og konklusion

### 1.1 Sammenfatning

På transportmarkedet har det i en årrække kunnet konstateres, at transportkøbende handels- og produktionsvirksomheder reducerer antallet af transportleverandører for kun, at have en eller få totalleverandører med on-stop-shopping. Tilsvarende er transportudbydterne bliver større og har, for at møde udfordringen udvikler sig gennem opkøb, partnerskaber og alliancer.

En transportvirksomhed, der er totalleverandør af multimodale transportkæder, er ikke nødvendigvis i stand til at levere samtlige ydelser i transportkæden med egne ansatte. Det betyder, at transportkøbet gentager sig for hvert led i en transportkæde hvor der tilføjes underleverandører, så den foranstående transportvirksomhed, som måske selv er underleverandør, pludselig optræder som transportkøber i forhold til sin underleverandør.

Den logistiske styring af multimodale transportkæder er bl.a. blevet muliggjort gennem en udstrakt anvendelse af IT og EDI, herunder i forbindelse med det dokumentflow, der er en integreret del af transportarbejdet.

Det er på den baggrund indlysende at de for dokumentflowet fornødne data bør gøres elektronisk tilgængelige så tidligt som muligt i forløbet, f.eks. allerede i forbindelse med kundernes afgivelse af købsordre til handels- og produktionsvirksomheder.

De til analysen indhentede udsagn viser således også, at hvor genuskøb<sup>2</sup> af store volumener ikke allerede i dag sker elektronisk er en omlægning til elektronisk bestilling enten i gang eller under planlægning, presset af krav til effektivitetsforbedringer og omkostningsreduktioner. Det gælder særligt i større virksomheder.

For mindre virksomheder med et begrænset volumen og/eller hvor der overvejes er tale om speciekøb<sup>3</sup>, ses der imidlertid ikke for tiden et konkurrencedygtigt mediealternativ til almindelig telefoni suppleret med telefax.

Der er til gengæld et betydeligt midterfelt, hvor det vil være afgørende, at IT virksomheder og transportportaler markedsfører effektive IT løsninger, der kan løse de påviste behov, lige fra simple integrerede on-line bestillingssystemer, til mere omfattende IT systemer. Det er vigtigt i den forbindelse, at man kan garantere en sælger, at købere eller andre ikke kan gennembryde "firewalls" og lignende sikkerhedssystemer. Det forventede besparelspotentiale må selvklart også kunne dokumenteres. Samtidig må transportkøbende og transportsælgende virksomheder i deres generelle strategi være med til at stimulere den fornødne efterspørgsel.

Det er ved den indledende ordrebehandling at de første elektroniske data genereres i en form, der er velegnet til genbrug. Typisk transmitteres en del af

---

2 Køb af ensartede produkter

3 Køb af individuelle produkter

disse data internt selv i mindre virksomheder i form af ordrebekræftelse, faktura, samt en eller flere interne adviser til f.eks. produktion og lager. På dette tidspunkt i dokumentflowet er det i højere grad virksomheden end markedet, der har indflydelse på hvilket medie, der anvendes til overførsel af data.

Via de oprettede kartoteker eller databaser har virksomhederne selv i vidt omfang, lagt intelligens ind i den elektroniske generering af forsendelses- og andre relevante dokumenter i forbindelse transport og levering af de bestilte varer.

For de større virksomheder vil der være mange andre faktorer, der næsten af sig selv vil fremtvinge en øget IT-anvendelse fra dette sted i dokumentflowet, hvor dette ikke allerede er sket.

Derimod synes det som om mange små og mellemstore virksomheder mangler en bevidstgørelse af de omkostningsbesparelser et øget datagenbrug kan resulterer i. Man mangler derfor den afgørende motivation til at sætte sig udover indgroede vaner.

Med hensyn til pengestrømme bør virksomheder anvende de almindelige betalingsformer, der er til rådighed i dag, fremfor remburs såfremt man ønsker hurtigt, at øge anvendelsen af elektronisk overførsel og genbrug af data.

Selv med de nye regler om elektronisk præsentation - eUCP 500 synes det at have lange udsigter med en generel øget anvendelsen af elektronisk overførsel og genbrug af data i et rembursforløb, med mindre pengeinstitutterne selv går i spidsen for en udvikling hvor alle rembursdata kan overføres elektronisk mellem parterne i forløbet.

Når farligt gods skal transporteres, er den afgørende første fase af informativ karakter overfor transportøren. Kun herved sættes han i stand til at kunne tage de nødvendige forholdsregler. I store og mellemstore virksomheder er de fornødne data i mange tilfælde nedlagt i receptdatabasen <sup>4</sup>, så der sikres en automatisk dokumentgenerering når der bestilles varer med et indhold af farligt gods. Selvom det ved den senere transport i stort omfang kræves, at papirdokumenter følger transportmidlet ved transport af farligt gods, kan genererede elektroniske data allerede anvendes i forbindelse med booking og dermed til advisering af transportør om farlige egenskaber.

Kun unimodal søfart giver afsender eksplicit mulighed for elektroniske dokumenter mellem afsender og rederi, mens manifeste ofte fortsat kræves i papirkopi.

"Multimodal Dangerous Goods Form" <sup>5</sup>, opstillet i henhold til anbefalingerne fra FN/ECE's arbejdsgruppe for lettelse af internationale handelsprocedurer, er et godt eksempel på uniformt transportdokument for alle transportformer. Dokumentet kan også anvendes digitalt. Typisk har det dannet forlæg for kommercielle transportvirksomheders og/eller organisationers udarbejdelse af

---

<sup>4</sup> Database i producerende virksomheder, der indeholder detaljeret angivelse af materialeforbrug for et produkt.

<sup>5</sup> Se eksempel i bilag 2.

egne formularer, men der er kun tale om en anbefaling.

Til den tolddokumentation, der kræves ved udførsel af varer gives der gode muligheder for forskellige elektroniske løsninger til overførsel af data mellem virksomheder og Told Skat, spændende fra on-line til indsendelse af disketter med de fornødne data.

Forsendelsen skal dog under alle omstændigheder følges af de for identifikation krævede dokumenter, som derfor må udskrives.

Importdokumentationen til 3. lande vil det i de fleste tilfælde ikke være muligt at generere gennem datamæssigt genbrug, selvom størsteparten af arbejdet med udfyldning kan klares ved at kopiere og sætte ind i et masterdokument på en PC.

Ved booking af transport anvendes overvejende telefon med efterfølgende telefax- bekræftelse. En af årsagerne kan være, at små og mellemstore virksomheder savner en prisbillig og enkel elektronisk interface, som på overbevisende vis virker hurtigere og mere pålidelig end telefon. De større virksomheder der anvender EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport) eller anden on-line booking, bruger i stort omfang Waybill <sup>6</sup> fremfor konnossement ved søtransport.

Virksomheder eller portaler der udbyder elektroniske booking-systemer udvikler i stigende omfang generelle logistiske værktøjer, hvor der kan vælges mellem de moduler man har behov for.

For samtlige transportformer må det konstateres, at et elektronisk dokument ikke kan stå alene, da transportdokumenter med eventuelle bilag i en række tilfælde skal følge transportmidlet. Det betyder også, at bortset fra det ret begrænsede behov for elektroniske konnossementer, har analysen ikke kunne konstatere noget reelt behov for en elektronisk signatur i det øvrige dokumentflow.

Transportdokumenter har udgangspunkt i de internationale konventioner og national lovgivning, men organisationer som f.eks. BIMCO, ICC og FIATA har udviklet især multimodale og/eller kombinerede transportdokumenter med tilhørende klausuler målrettet til konkrete transporttyper, som det fremgår af bilag 2. Uanset hvilken type transportdokument der anvendes har de dog alle det til fælles, at de dokumenterer den indgåede transportaftale og regulerer forholdene mellem parterne i aftalen, som oftest en afsender, en modtager og en transportør. Transportdokumenternes forskellige klausuler eller "det der står med småt" er derfor en integreret del af den indgåede aftale. Klausulerne er dog ikke medtaget i eksemplerne i bilag 2.

Transportvirksomheder anvender i meget stort omfang datamæssigt genbrug under anvendelse af de systemer, der er til rådighed for kommunikation med samarbejdspartner og underleverandører. Det eller de IT systemer den enkelte

---

<sup>6</sup> Waybill er et fragtbrev eller fragtseddel, der er karakteriseret ved at godset på bestemmelsesstedet leveres til den navngivne modtager, så snart det er ankommet og modtageren gør sin ret til godset gældende. Det har ingen betydning om dokumentet bliver præsenteret eller ej.

transportvirksomhed betjener sig af er forskelligt fra det man finder i handels- og produktionsvirksomheder, fordi transport er selve produktionen. Der findes i dag næppe transportører uden de i udstrakt grad betjener sig af IT, EDI og genbrug af data. Det være sig i forhold til efterfølgende led i den multimodale transportkæde eller kommunikation med offentlige myndigheder.

På den anden side er transportvirksomhedens interface overfor transportkøberne i høj grad afhængig af markedsvilkårene, det vil sige kundemassens betydning og deres ønsker om f.eks. at booke via telefon og telefax. Det betyder ofte, at mange data igen skal indtastes hos transportøren, idet dog visse kundeprofiler o.a. vil ligge i et kundekartotek. På dette tidspunkt overgår data på ny til et elektronisk medie og er herefter egnede til data genbrug i følgende faser af den multimodale transportkæde og dokumentflowet.

Et TIR-carnet er et eksempel på et transitdokument, der ikke i sig selv er egnet til brug i et elektronisk system, men en bilagt ladeliste kan imidlertid godt være det.

Fællesskabets nye transitsystem, NCTS, der inden 1. juli 2003 omfatter EU-, EFTA- og VISEGRAD-landene, giver kun mulighed for at afgive oplysninger via EDIFACT, men forberedes også for en XML løsning. Heller ikke med dette system kan man dog undgå det ledsagedokument, der skal følge transportmidlet.

## 1.2 Konklusion

Den overordnede konklusion, der kan drages af analysen er, at der især er to steder i det samlede dokumentflow i transportkæden, hvor der sker en basal indtastning af data. Det er her et optimeret genbrug gennem udnyttelse af etablerede IT-standarder og elektronisk kommunikation kunne effektivisere dokumentflowet. Første gang er i forbindelse med ordreindgangen i handels- og produktionsvirksomheder. Anden gang er den næsten tilsvarende situation når transporten bookes hos en transportør.

En fokusering og eventuel indsats for datamæssigt genbrug på netop disse to punkter ville have en meget stor effekt også på de øvrige skæringspunkter i dokumentflowet. Gives den enkelte aktør mulighed for løbende at indlæse data, der kan genbruges i de efterfølgende processer i transportkæden, vil det medvirke til en smidiggørelse af multimodale transportkæder.

I de større virksomheder sker der i udstrakt grad løbende en effektivisering og smidiggørelse af deres dokumentflow ved hjælp af IT og i tæt samarbejde med de vigtigste partnere. Herunder anvendes alle de tilgængelige medier, men en overgang fra f.eks. EDIFACT til ebXML sker i reglen først når den oprindelige investering i EDIFACT har tjent sig hjem.

Større virksomheder er således fuldt ud klar over rationaliseringsgevinsten og udtrykker det f.eks. således: "e-handel, EDI og internettet erstatter i stigende grad de traditionelle telefon-/faxordre, derved frigøres der tid til mere proaktiv rådgivning af kunderne."

Hvor de større virksomheder ikke i tilstrækkelig grad udnytter mulighederne i IT

er det oftest udtryk for en konkret prioritering af hvilke områder i virksomheden, der p.t. skal tilgodeses. Man bør i den forbindelse være opmærksom på, at denne type virksomheder oftest har egen IT-afdeling, det vil sige selv har den fornødne ekspertise.

Modsætningen hertil er en stor gruppe små og mellemstore virksomheder hvor der kunne gøres en betydelig indsats for at påvise konkrete rationaliseringsgevinster gennem en øget IT anvendelse særligt i de to førnævnte fokus punkter. De godsmængder, der fødes ind i transportsystemerne fra disse virksomheder løber naturligvis igennem de samme multimodale transportkæder som gods fra virksomheder med en udstrakt brug af IT. Herved bliver det en bremse på den samlede effektivitet af multimodale transportkæder under et.

Man må dog samtidig gøre sig klart, at en del helt små virksomheder i dag betjener sig af velfungerende og så simple transportløsninger, at en større IT integration ikke vil øge effektiviteten. Behovet for øget IT anvendelse i forbindelse med transport i disse virksomheder vil formentlig først komme med en stigende omsætning og dermed et øget internt styringsbehov.

Med afsæt i analysen er der udvalgt to koncepter, den proprietærer eller eksklusive løsning og det åbne koncept under anvendelse af en for parterne ekstern IT leverandør/portal.

Der er til gengæld næppe mulighed for, at virkeliggøre ét uniformt multimodalt transportdokument, som følge af de store forskelle transportformerne imellem, herunder i krav til obligatoriske oplysninger. Det er imidlertid ikke en hindring for elektroniske dokumenter i øvrigt eller genbrug af data i en transportkædes dokumentflow.

### 1.3 **Anbefaling**

I rapporten er der redegjort for en lang række barrierer for en øget anvendelse af IT i intermodale transportkæder. Samtidig er der peget på løsningsmuligheder og på hvem, der er aktører i løsningen heraf.

Rapportens centrale budskab er, at de bedste muligheder for samlet set at fremme brugen af IT systemer i og mellem virksomheder, der i dag kun anvender det i begrænset omfang, ligger i anvendelsen af en for parterne ekstern IT leverandør/portal. Kun i de åbne IT systemer vil der være mulighed for at udvikle det fulde potentiale i virksomhedernes interne IT systemer.

Dette vil kræve, at IT virksomheder/portaler markedsfører effektive IT systemer, der kan løse de påviste behov. Samtidig er det nødvendigt, at transportkøbende og transportsælgende virksomheder i deres generelle strategi er med til at stimulere og sikre den fornødne efterspørgsel.

Det skal anbefales, at der iværksættes et nærmere studie af:

“e-handel og portaler i transportkæder og -netværk - muligheder og trusler for små og mellemstore danske transportkøbende og transport-

sælgende virksomheder”

Hensigten er en kortlægning af udviklingen indenfor transportportaler og anvendeligheden som styringsredskab i de nævnte virksomheders transportkæder, med udgangspunkt i Danmark.

## 2. Kapitel - Indledning

### 2.1 Baggrund og formål

Søfartsstyrelsen stiller i notat af 9. september 2002 om "*Multimodalt intelligent transportdokument*" spørgsmålet om det er muligt at etablere et mere effektivt og smidigt dokumentflow ved hjælp af IT. Sigtet hermed skal være at opnå en effektivisering af den multimodale transportkæde<sup>7</sup> gennem datamæssig genbrug, udnyttelse af IT-standarder, elektronisk kommunikation med toldmyndigheder og muligheden for at indlægge gældende krav til dokumentation mv. i et mere intelligent system. Det anses for afgørende for at skabe den rette motivation, at de enkelte led oplever en værditilførsel/omkostningsreduktion.

Det er projektets **formål** at opnå en effektivisering af den multimodale transportkæde gennem:

- 2.1.1 Datamæssigt genbrug,
- 2.1.2 Udnyttelse af etablerede IT-standarder,
- 2.1.3 Elektronisk kommunikation,
- 2.1.4 Muligheder for at indlægge gældende krav i dokumentationen,

således at der lægges intelligens ind i dokumentflowet

### 2.2 Afgrænsning

Det totale dokumentflow, der er en integreret del af enhver transportkæde såvel eksternt som internt hos aktørerne kan være ganske omfattende. For at skabe et generelt overblik har det derfor været nødvendigt at fokusere på de væsentligste dokumenter og transaktionspunkter i dokumentflowet. Der er endvidere taget udgangspunkt i handels- og produktionsvirksomheders køb af transport gennem en aftale med én transportsælger, som totalleverandør med on-stop-shopping. Derimod behandles transportvirksomhedens eventuelt efterfølgende køb af transport hos andre i et underleverandørforhold kun i begrænset omfang.

Som hovedregel anvendes i denne analyse udtrykket "elektronisk overførsel" om data, der overføres fra computer til computer via interne netværk, internet eller fast opkoblede net. Det forudsætter benyttelse af en eller anden form for standard protokol som f.eks. SGML/HTML/XML på World Wide Web, EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport) eller ebXML (Electronic Business XML). Det svarer således til definitionen på EDI: "Elektronisk overførsel af strukturerede data i aftalte meddelelsesstandarder fra et IT-system til et andet IT-system.

---

<sup>7</sup> Se ordlisten for en nærmere definition af begrebet transportkæde

Derimod er telefoni uanset om det sker med analoge eller digitale signaler samt telefaxoverførsel af dokumenter ikke i denne analyses forstand omfattet af udtrykket elektronisk overførsel.

Da det ikke har væsentlig betydning for projektets formål skelner analysen ikke mellem hvem af en handelsaftales parter, der i henhold til den indgåede aftale f.eks. har pligten til at udfærdige eller fremskaffe et konkret dokument i forbindelse med varens ind- eller udførsel samt transit. Regler herom samt om risikoovergang og omkostningsfordeling fremgår dels af f.eks. købeloven jfr. lovbekendtgørelse nr. 28 af 21. januar 1980 med senere ændringer og hvor det er aftalt det internationale handelskammer ICC's officielle regler for fortolkning af salgsklausuler - INCOTERMS 2000 <sup>8</sup>. Af tilsvarende grunde er transportforsikringsområdet heller ikke inddraget i analysen.

### 2.3 Metode

Det empiriske grundlag er indledningsvis tilvejebragt bl.a. gennem interview med forskellige aktører i dokumentkæden med henblik på at få afdækket flest mulige elementer. Følgende virksomheder har bidraget i interviewet: Arla Foods amba, Danfoss Distribution Services A/S, Dansk Standard, DFDS Transport A/S, Gustav Fagerberg A/S, Lufthansa Cargo, Nordea, Novozymes A/S, Pro Meduc Aps, Railion Denmark A/S, Told- og Skattestyrelsen og Uniship A/S. Der er således bidrag fra både virksomheder i gruppen 0-10 ansatte som i gruppen over 100 ansatte.

Med denne viden opstilles i analysen generelle modeller for transportkæder, således at man lettere kan overskue både det generelle dokumentflow og anvendt transmissionsmedie samt problemområderne i forhold til den stillede opgave.

I litteraturstudier er modellerne sammenholdt med offentligretlige reguleringer på områderne, som f.eks. dokumentbestemmelser i forbindelse med transport af farligt gods samt lovgivningens præceptive krav til transportdokumenters indhold. Ligeledes sammenholdes dokumenterne med de privatretlige aftaler i forhold til f.eks. ICC's UCP 500 <sup>9</sup>, mens egentlige aftaleretlige forhold ikke er inddraget.

De overordnede karakteristika for standarder, der hovedsagelig anvendes i dag til elektronisk dokumentoverførsel i de forskellige transportled beskrives i bilag 1.

På baggrund af analysen opstilles koncepter for en effektivisering af den multimodale transportkæde ved hjælp af IT.

---

<sup>8</sup> Dansk oversættelse ved Søren Theilgaard, ICC Danmark 2000.

<sup>9</sup> ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits

### 3. Kapitel - Den multimodale transportkæde

#### 3.1 Forsendelse af varer

I de efterfølgende kapitler kortlægges dokumentflowet i den multimodale transportkæde. For at sætte undersøgelsen i relief, beskrives i dette kapitel elementerne i et eksempel, omfattende en forsendelse af stykgods <sup>10</sup>, hvor sælgeren har påtaget sig at besørge forsendelsen. Med kursiv er for hvert trin angivet de væsentligste dokumenter og interne adviser, der knytter sig til det enkelte element i transportkæden.

Det centrale dokument i enhver transport er det, der bekræfter den indgåede aftale mellem afsender og transportør. Afhængig af sædvaner indenfor den enkelte transportform benævnes dette transportdokument fragtbrev, konnossement mm., som det fremgår af de efterfølgende kapitler. De enkelte oplysninger i transportdokumentet genereres løbende i de enkelte trin i processen, uanset om dokumentet er virtuelt eller i papirform, hvilket skaber mulighed for datamæssigt genbrug. Således vil de grundlæggende beskrivelser af modtager (køber), afsender (sælger) og gods allerede fremgå af en indkøbsordre, mens en af de sidste oplysninger i transportdokumentet f.eks. er kvittering for modtagelse.

Grundlaget for forsendelse af varer er som hovedregel, at der foreligger en handelsaftale mellem en køber og en sælger. En væsentlig del af aftalen, er fastlæggelse af hvem der skal besørge forsendelsen, herunder hvem der har risikoen <sup>11</sup> og omkostningerne. En nærmere beskrivelse af disse forhold, ligger imidlertid udenfor kommissoriet for denne analyse.

#### 3.2 Stykgodstransport - et eksempel

En række af de væsentligste transportmæssige operationer, der kan være nødvendige for at få en stykgodsforsendelse fra en producent til en kunde (dør-til-dør), kan f.eks. anskueliggøres i de nedenstående figurer, hvor det er forudsat at producenten (tillige afskiber eller shipper) indgår en multimodal transportaftale med "carrier" A, en NVOCC (Non Vessel Owning Common Carrier), der som fragtfører <sup>12</sup> skal besørge, det vil sige påtage sig ansvaret for transporten og de hermed forbundne opgaver, fra det tidspunkt hvor godset afhentes hos transportkøber og til det leveres til afskiberens kunde fortoldet. *Som transportdokument for den samlede dør-til-dør transport kunne f.eks. være valgt det multimodale FIATA FBL <sup>13</sup>, for forholdet mellem afskiber, carrier A og den endelige modtager. I forbindelse med at afskiber bestiller transporten hos carrier A medsendes en bookingnote eller transportinstruktion, der bl.a. indeholder de angivelser, der skal anføres i FBL.*

---

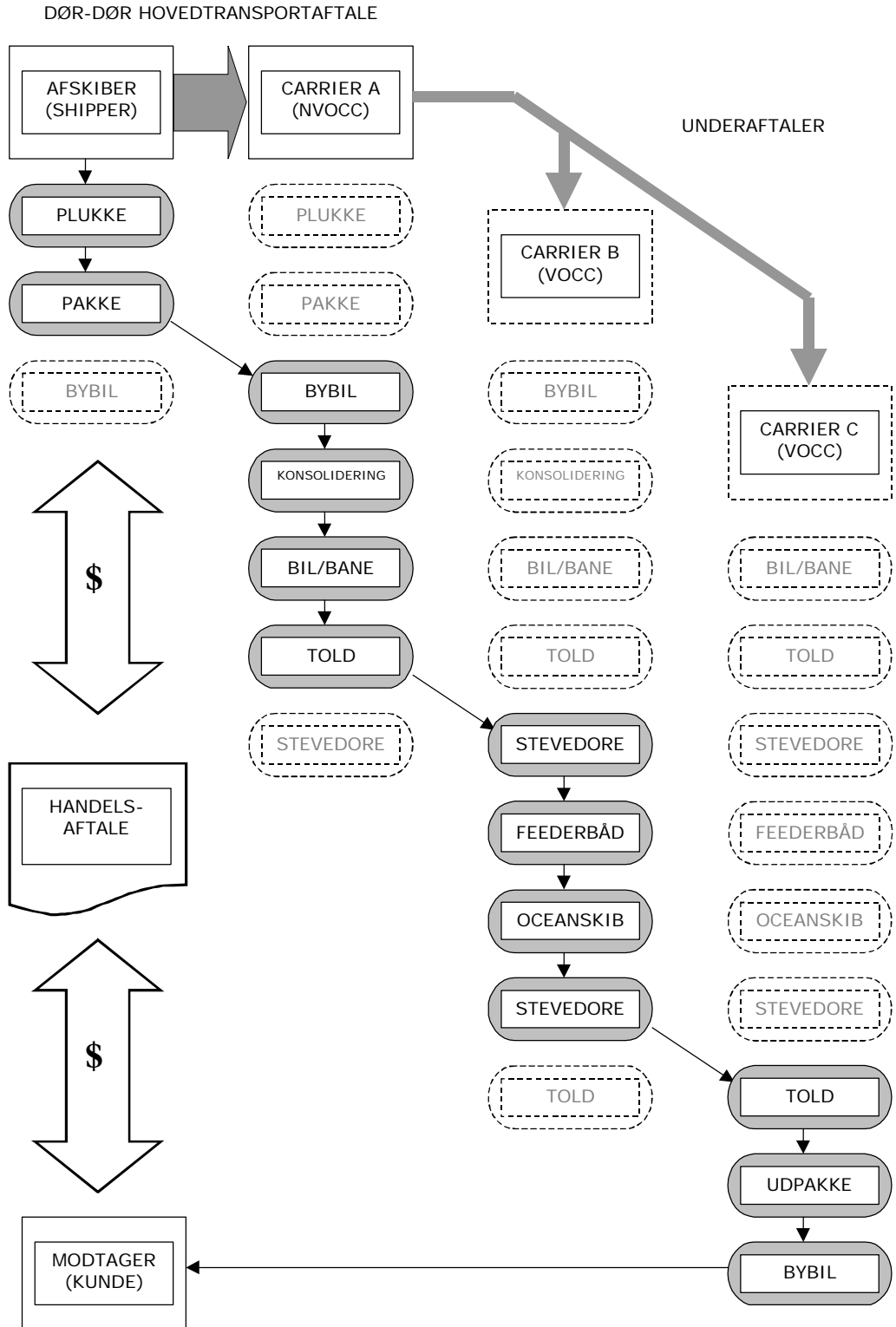
**10** Varer, der sendes enkeltvis eller i mindre partier.

**11** Hvor hverken sælger eller køber er skyld i bortkomst eller beskadigelse under transport taler man om "Risikoen for godsets hændelige undergang", d.v.s. hvem skal i givet fald have udbetalt forsikringssummen.

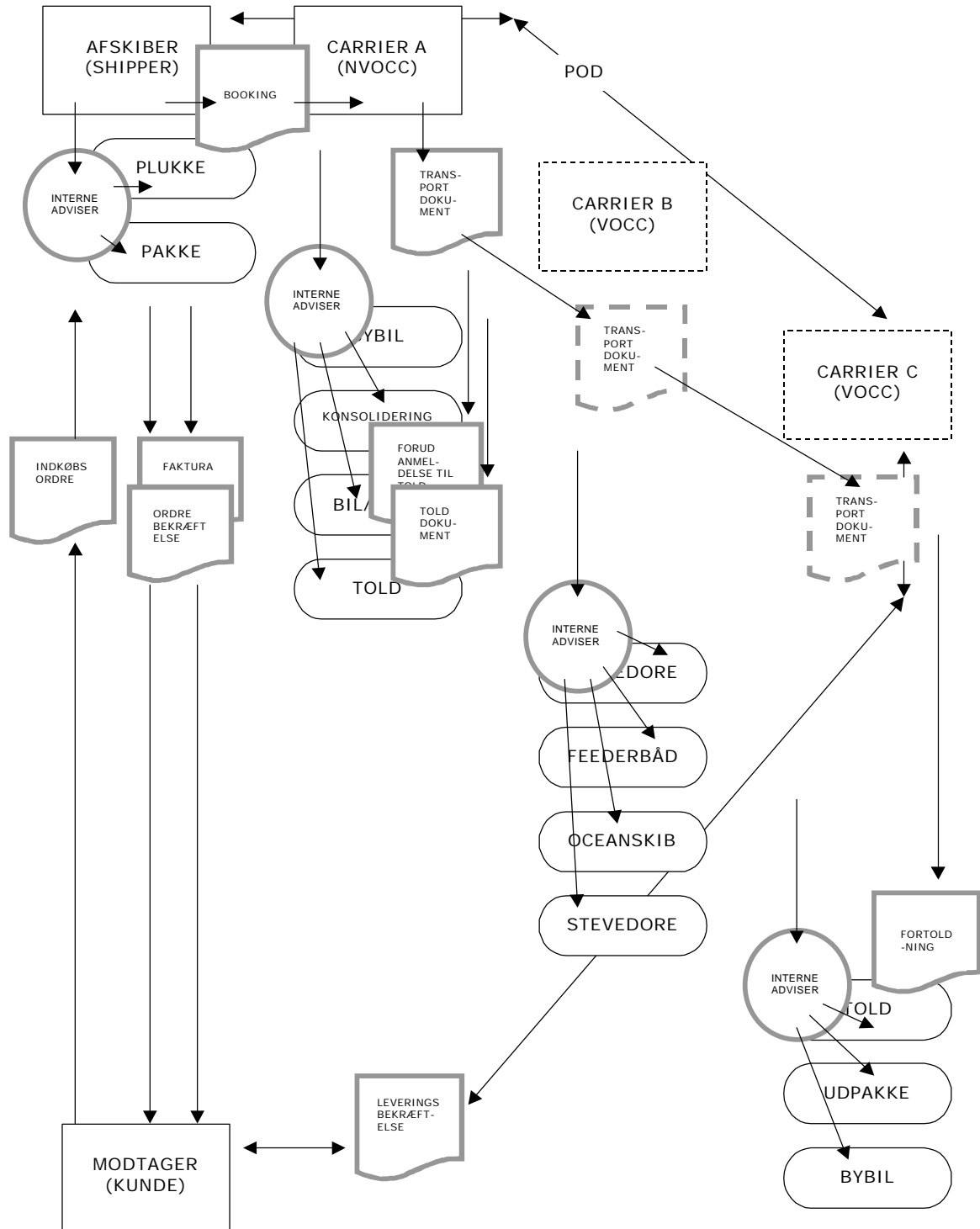
**12** Se ordlisten

**13** Ibid.

**Figur 1** - Eksempel på stykgodstransport



Figur 2 - Eksempel på dokumenter (stygods, jfr. figur 1)



I dette tilfælde har afskiberen valgt at lade sine egne ansatte plukke de enkelte elementer, der skal indgå i forsendelsen på sit lager og samtidig pakke i en eller flere hensigtsmæssige emballager. Pakning indbefatter også den for den pågældende transport fornødne afmærkning. Er der f.eks. tale om farligt gods, er der særlige mærknings- og emballeringskrav. Det er opgaver, der principielt kunne være mulighed for at lade carrier A overtage, herunder f.eks. også lagerføring, men det ville i givet fald kun være tilfældet såfremt, der var tale om et længerevarende engagement mellem parterne. *Afskiber udsteder derfor plukke/pakke ordre til sin egen folk, d.v.s. følgeseddel med angivelse af adressat m.v., samt eventuelle angivelser, som skal påføres emballagen.*

Det er i eksemplet forudsat, at carrier A i princippet kun kan levere ydelserne plukke, pakke, kørsel med bybil, konsolidering, kørsel med bil/bane (hele ladninger), told- og stevedoreforretninger, med egne ansatte. De øvrige operationer, der er nødvendige for at han kan påtage sig et fragtføreransvar, må han derfor købe sig til hos underleverandører. Man bør bemærke sig, at sådanne underleverandører meget vel kan være betydeligt større end fragtføreren, således at der ikke i øvrigt er et økonomisk afhængighedsforhold. Når afskiber i dette tilfælde har valgt at gå via carrier A, selvom carrier B kunne levere de samme ydelser skal det kun illustrere, at andre samarbejdsrelationer med carrier A kan gøre det fordelagtigt. Eksempelvis et ønske om få direkte leverandører.

Carrier A lader på aftalt tidspunkt forsendelsen afhente med bybil hos afskiber og kører den f.eks. til sin egen terminal. Her konsolideres forsendelsen med andre forsendelser fra andre afskibere til den samme hoveddestination, ofte i en 20' eller 40' container når oversøisk oceantransport indgår i den multimodale transportkæde. Til brug herfor, er der på forhånd afhentet en tom container i carrier B's containerdepot. *På dette tidspunkt foreligger det endelige transportdokument oftest ikke, men typisk anvendes f.eks. et internt fragtbrev. Afskiber vedlægger de for toldbehandling mv. fornødne dokumenter.*

Når containeren er konsolideret hos carrier A, og eventuelt toldplomberet, transporteres den til containerterminalen i første lastehavn (f.eks. Århus eller København) med lastbil, eller en kombination af lastbil og jernbane. Det er i eksemplet forudsat, at transporten herfra til oceanhavn sker med et mindre containerskib (feederbåd). Afhængig af omstændighederne kan feedertransporten også ske direkte til oceanhavn med lastbil eller jernbane. *Herfra får det udstedte FIATA FBL (sammen med de tilsvarende fragtdokumenter på de øvrige stykgodsforsendelser, der indgår i konsolideringen) reelt status af underfragtbrev, idet carrier A kan få carrier B til at udstede ét almindeligt gennemgangskonossement fra første lastehavn og til destinationshavnen, gældende for det samlede indhold af den konsoliderede container. Såfremt containeren istedet feedes med bil eller bane, vil der skulle udstedes bil- eller banefragtbrev i henhold til den herfor gældende lovgivning. I så fald er der ikke behov for et gennemgangskonossement, men alene konossement fra oceanhavn <sup>14</sup>.*

---

**14** Ved et gennemgangskonossement forstås et konossement, hvor transporten af godset udføres af flere end én transportør. Den der udsteder gennemgangskonossement, skal efter søloven sørge for, at særskilt konossement, udstedt for en del af transporten, angiver, at godset er under transport på gennemgangskonossement.

Det ses endvidere af figurerne, at carrier B kunne løse en række af opgaverne i forbindelse med forsendelsen, men at den kontraherende fragtfører (carrier A) har udvalgt de services, som han har fundet hensigtsmæssige i denne forbindelse.

Ved ankomst til containerterminalen overtager carrier B transportansvaret i forhold til carrier A. Det er her forudsat, at carrier B er ejer af terminalen, således at det er hans egne stevedorer, der løser opgaverne i terminal og havn. Ligeledes er han også selv ejer af feeder-servicen. På det fastsatte tidspunkt lastes containeren sammen med andre containere og afgår til oceanhavnen. For Danmarks vedkommende vil der overvejende være tale om Hamburg, Bremen, Rotterdam eller Antwerpen.

I oceanhavnen omlastes containeren til carrier B's oceanskib, som herefter afgår i retning mod destinationen, med anløb af de havne, der fremgår af sejlplanerne. Forholdene i destinationshavnen er afgørende for, hvem der i givet fald varetager eller lader varetage terminalopgaverne. I eksemplet er carrier B også ejer af containerterminalen i destinationshavnen og det er derfor hans ansatte, der løser opgaverne her.

Endelig viser eksemplet, at carrier B ikke har en landorganisation i destinationshavnen, der kan klare den endelige levering til afskiberens kunde. Det har derfor været nødvendigt for den kontraherende fragtfører i dette tilfælde, måske baseret på en fast agentaftale, at træffe aftale med carrier C. Aftalen kunne i princippet også være indgået mellem carrier B og carrier C. Den omfatter fortoldning i importlandet, udpakning af containeren, samt tilbagelevering af den tomme og endelig levering af godset med bybil. *De medfølgende dokumenter med de tilføjelser og supplement, der er nødvendige, anvendes til indfortoldning. Afhængig af den lokale lovgivning og/eller angivelserne i FIATA FBL, kan der være behov for udstedelse af yderligere et lokalt fragtbrev, der kan anvendes, såfremt der kræves leveringsbekræftelse (POD)* <sup>15</sup>.

For afskiber er fordelene ved kun at skulle indgå aftale med én transportør, i dette tilfælde carrier A, ganske indlysende. Hermed skal afskiber kun forhandle med en part om alle forhold vedrørende den samlede transportkæde, herunder dokumentflowet. Tilsvarende gælder det såfremt noget går galt undervejs, f.eks. forsinkelser, beskadigelser eller bortkomst. Afskiber kunne naturligvis også have valgt, at indgå aftalen dør-dør med carrier B, der måske ville have valgt en anden underleverandør i destinationshavnen. Eksemplet viser også, at det principielle transportkøb gentager sig for hvert led i en transportkæde hvor der tilføjes underleverandører, og hvor transportvirksomheder pludselig optræder som transportkøbere i forhold til disse underleverandører.

### **3.2.1 Delkonklusion - multimodal transportkæde**

- 3.2.1.1 For afskiber er det en fordel, at indgå aftale for den samlede transportkæde med en enkelt transportør, der om nødvendigt må indgå aftaler med underleverandører.
- 3.2.1.2 De dokumenter, der anvendes i transportforløbet tjener til, at dokumenterer såvel den samlede transportaftale, som de enkelte underaftaler mv. Det har betydning, dels for opfyldelse af offentlige myndigheders krav og dels parterne imellem f.eks. når der opstår tvister om skader eller betaling.
- 3.2.1.3 Transportkøbet gentager sig for hvert led i en transportkæde hvor der tilføjes underleverandører så den foranstående transportvirksomhed, som måske selv er underleverandør, pludselig optræder som transportkøber i forhold til sin underleverandør.

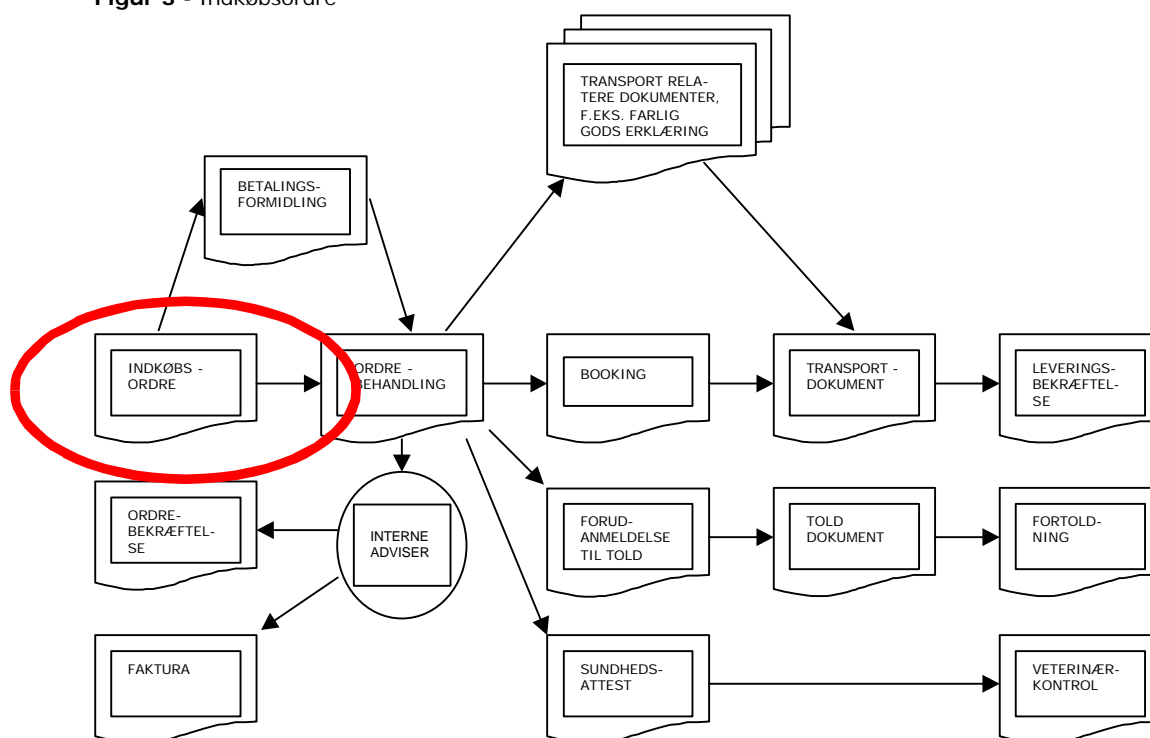
## 4. Kapitel - Dokumenter initieret hos transportkøber

### 4.1 Beskrivelse af transportkøbers dokumentflow

Udgangspunktet for beskrivelsen heraf er den måde hvorpå en ordre indkommer til en produktions- eller handelsvirksomhed, med henblik på levering af en vare. Havde det været muligt allerede i denne fase altid, at overføre de for indkøbet nødvendige data elektronisk, ville det formentlig i sig selv have medvirket til en øget genanvendelse af data i den samlede transportkæde.

### 4.2 Ordreindgang

Figur 3 - Indkøbsordre



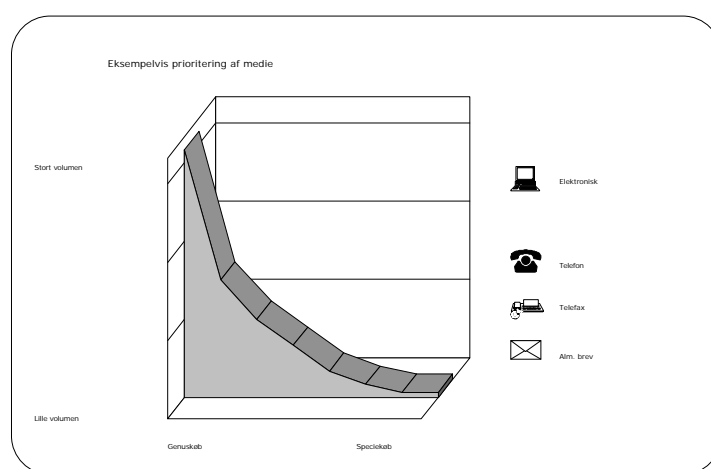
Her er det først og fremmest nødvendigt at skelne mellem genuskøb og speciekøb, det vil sige køb af enten ensartede varer eller individuelt tilvirkede. Hvor genuskøb typisk er baseret på eksakt viden om og kendskab til den vare, der bestilles herunder også til kvaliteten, vil de individuelt tilvirkede ofte kræve en personlig betjening og rådgivning fra den producerende- eller sælgende virksomhed. Der kan endvidere være tale om en omfattende udveksling af tekniske detaljer og tegninger, der ikke i alle tilfælde er egnet til de elektroniske medier.

Generelt kan man sige, at anvendelse af elektronisk on-line bestilling ved genuskøb er en mere oplagt mulighed end ved speciekøb.

Desuden må der skelnes mellem løbende indkøb af større mængder og

begrænsede mere eller mindre tilfældige indkøb. Den elektroniske on-line bestilling, der forudsætter investering i en eller anden form for standard soft- og/eller hardware, er mere sandsynlig i førstnævnte end i sidstnævnte tilfælde.

Hvilket medie, der aktuelt anvendes afhænger udover af, hvor man befinder sig i dokumentkæden <sup>16</sup>, dels af traditioner og dels af behovet for umiddelbar bekræftelse. Det betyder at der er en meget stor spredning i de medier, der anvendes både i forhold til den samlede dokumentkæde såvel som for det enkelte dokument. I mange tilfælde anvendes alle medier i forskellige dele af dokumentkæden.



Figur 4

Målt på antal virksomheder er det almindeligste en telefonisk købsbestilling, bl.a. fordi det indebærer en umiddelbar menneskelig accept af kundens ønsker. Bestillingen følges herefter ofte op af en telefaks, der sendes direkte fra en computer eller i mange tilfælde udskrives herfra og manuelt faxes til sælger.

Ser man derimod på ordrelinier i forbindelse med købsbestillinger i de større virksomheder og for det store volumen af mainstream produkter fra nøglekunder anvendes forskellige netbaserede løsninger on-line på website eller, som e-mail og/eller egentlige EDIFACT-løsninger. Udviklingen drives her fortrinsvis af behovet for dynamisk effektivisering og omkostningsreduktion.

Som på så mange andre områder i et handelsforløb gælder det naturligvis også for indkøbet, at det er markedet, der sætter betingelserne. Det betyder bl.a. at der skal være en fælles interesse hos køber og sælger, der ikke altid er af økonomisk karakter, for at indlede forsøg med anvendelse af andre medier i købsbestillingen end de traditionelle.

Efter mere end 100 års anvendelse kan det entydigt konstateres, at telefonen er et utroligt sejlivet medie, ikke mindst efter telefaksen kom til i begyndelsen af

<sup>16</sup> Se ordlisten for en nærmere definition af begrebet dokumentkæde.

1980-erne. Siden da er såvel telex- som teletexmaskinerne afgået ved en blid død. Blandt de virksomheder hvor telefonen var det mest anvendte medie til modtagelse af ordrer, sporedes under interviewene en vis ængstelse ved muligheden for on-line bestillinger. Angiveligt baseret på de sikkerhedsmæssige risici for uvedkommendes mulighed for at bryde ind i virksomhedens interne IT-system. En af de mulige risici var f.eks., at kunder eller konkurrenter med overlæg eller uforvarende kunne få indblik i fortrolige kommercielle priskalkulationer mv.

#### **4.2.1 Delkonklusion - ordreindgang**

4.2.1.1 På baggrund af de indhentede udsagn er delkonklusionen, at hvor genuskøb af store volumener ikke allerede i dag sker elektronisk er en omlægning til elektronisk bestilling enten i gang eller lige på trapperne, presset af krav til effektivitetsforbedringer og omkostningsreduktioner.

4.2.1.2 Til gengæld er der et betydeligt midterfelt, hvor en aggressiv markedsføring af simple integrerede on-line bestillingssystemer ville have mulighed for succes, særligt såfremt man kan garantere sælger, at købere eller andre ikke kan gennembryde "firewalls" og lignende sikkerhedssystemer.

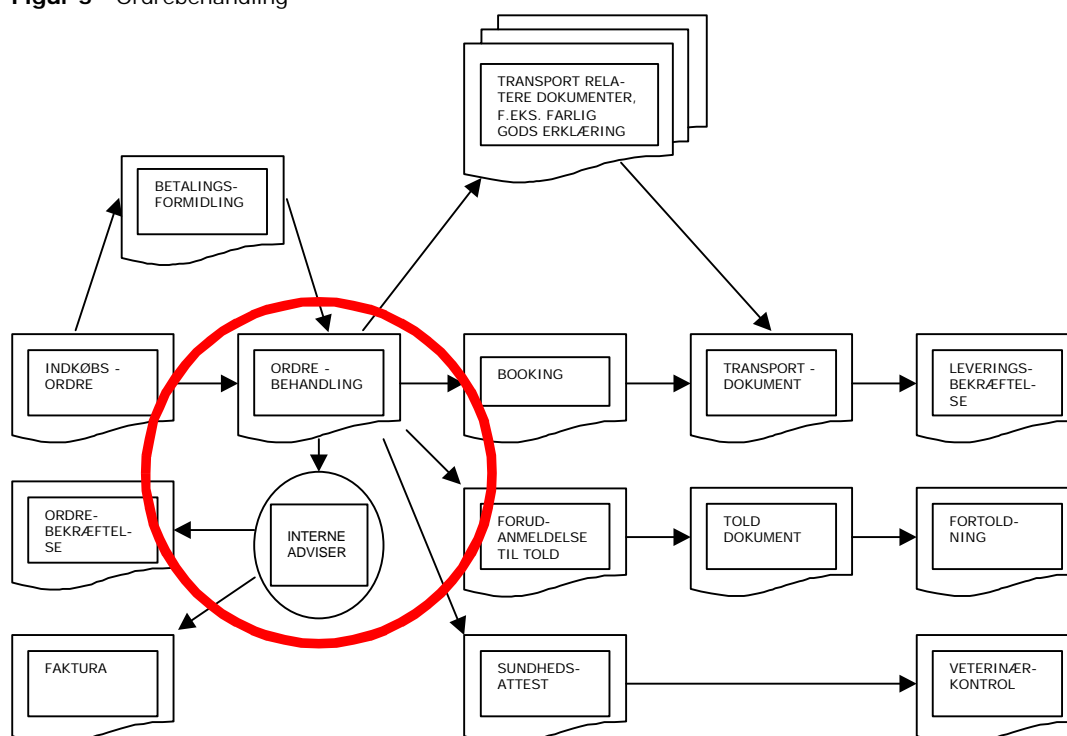
4.2.1.3 For mindre virksomheder med et begrænset volumen og/eller hvor der overvejende er tale om speciekøb, ses der ikke p.t. et konkurrencedygtigt mediealternativ til almindelig telefoni suppleret med telefax.



### 4.3 Ordrebehandling

Senest fra det tidspunkt hvor en ordre er indgået i en handels- eller produktionsvirksomhed overgår data, der eventuelt endnu ikke findes i elektronisk form til et elektronisk medie. Langt den overvejende del af alle virksomheder anvender i dag IT-systemer, i det mindste for så vidt angår den interne økonomistyring i virksomheden.

Figur 5 - Ordrebehandling



Derimod er netop virksomhedens størrelse ofte afgørende for hvor store og sofistikerede programmer man anvender hertil, hvilket også i et vist omfang afspejler mulighederne for datamæssigt genbrug videre i dokumentkæden, herunder i transportdokumenterne, indtil den papirmæssige transaktion er afsluttet. I den tunge ende kan nævnes integrerede e-business platforme som Oracle <sup>17</sup> og SAP <sup>18</sup>, der er modulopbygget så virksomhederne gennem til- og fravalg mere individuelt kan sammensætte programpakken.

Til de små og mellemstore virksomheder har såvel SAP bl.a. med "mySAP", som Oracle med "Small Business" <sup>19</sup> udviklet platforme, der gør det muligt at komme tættere på kunden til en overkommelig pris. Tilsvarende har f.eks. Navision <sup>20</sup>

<sup>17</sup> Se mere på adressen <http://oracle.com>

<sup>18</sup> Se mere på adressen <http://sap.com/denmark>

<sup>19</sup> Oracle angiver at denne løsning koster USD 1.200 p.a. og inkluderer de elementer som en mindre virksomhed vil have behov for.

<sup>20</sup> Se mere på adressen <http://navision.dk>

udviklet sit program "C5 Light". For de nævnte programmer gælder at de kan arbejde sammen med de øvrige programmer, der er almindelige i virksomhederne f.eks. Microsoft Office (tekstbehandling, regneark og evt. præsentationer), Novell GroupWise (fælleskalender) og Adobe Acrobat (dokumentudvekslingsprogram). I reglen indeholder alle disse platforme tillige fax-moduler og naturligvis de for kommunikation på internettet nødvendige moduler.

I de enkelte virksomheder er de elektroniske arbejdspladser, hvor der er flere, hovedsageligt bundet sammen i interne netværk eller intranet, hvortil ovennævnte og bl.a. Novell <sup>21</sup> leverer de fornødne styreprogrammer, så der kan kommunikeres såvel internt på virksomhedens eget net, som eksternt på internettet, via fax eller for større virksomheder til samarbejdspartnere, hvor datamængden retfærdiggør det, ved EDIFACT overførsel af data.

Når grunddata foreligger, trækker programmerne i reglen på få eller flere databaser, som f.eks. det elektroniske kundekartotek med bl.a. referencer til de aftaler, der er indgået med kunder om priser og vilkår, varekartoteket samt på virksomhedens økonomisystem. I mindre virksomheder vil økonomimodulet tit være linket til lagerbeholdningen. De større og mere sofistikerede IT-platforme i f.eks. produktionsvirksomheder, vil allerede i denne fase også trække på receptdatabasen for de enkelte produkter. Der kan også være behov for forbindelse til en database med oplysninger om fragtaftaler <sup>22</sup>.

Slutresultatet af anstrengelserne indtil nu, er et elektronisk dokument i hovedtrækkene opstillet efter næsten ensartede retningslinier, og dermed i princippet anvendeligt i den samlede dokumentkæde, med store muligheder for genbrug af data. Umiddelbart følges denne proces op af et eller flere interne adviser, som f.eks. plukke-/pakkeordre, produktionsordre og genkøbsordre. Jo større og mere kompleks virksomheden er, vil der ofte være flere forskellige interne adviser til de afdelinger, der vil blive involveret i den konkrete ordre. Et andet eksempel kan være forud advisering til økonomiafdelingen, der eksempelvis skal sikre at en forsendelse ikke frigives til transport før, der er sikkerhed for betalingen. Det vil i reglen også være disse virksomheder hvor kommunikationen sker elektronisk til afdelingerne. De interne adviser er ikke gjort til genstand for yderligere studier, men er karakteristiske ved at være meget virksomhedstilpassede.

Eksternt vil et af de første dokumenter der sendes almindeligvis være en ordrebekræftelse. For de fleste virksomheder vil det i princippet være muligt at overføre bekræftelsen elektronisk, men ofte bruges denne effektiviseringsmulighed ikke i mindre virksomheder. I stedet sendes bekræftelsen enten med almindelig post eller oftere håndbæres den til en fritstående faxmaskine. En af de angivne årsager hertil er, at man føler en større sikkerhed for at modtageren rent faktisk har modtaget bekræftelsen med den traditionelle form for kvittering,

---

**21** Se mere på adressen <http://novell.dk>

**22** Det er her virksomhederne selv har lagt intelligens ind i dokumentflowet, idet datagenereringen trækker på et utal af oplysninger fra de forskellige elektroniske kartoteker eller databaser. F.eks. kan kundens nr. eller navn automatisk hente alle for forsendelsen nødvendige data bl.a. adresse, fragtkode mv. På tilsvarende vis kan der for lande være lagt specielle remindere ind i kartotekerne.

som faxmaskiner leverer.

Samtidig med en ordrebekræftelse genereres i reglen data til faktura, hvad enten der i første omgang er tale om pro forma faktura som kan følge forsendelsen eller den egentlige betalingsfaktura efter varens ekspedition. Det medie, der blev anvendt til transmission af ordrebekræftelsen vil oftest være det samme, der anvendes til den egentlige faktura.

Hvor det ikke på forhånd er fastlagt, omfatter ordrebehandlingen også valg af transportform ud fra de generelle eller konkrete instruktioner, der er fastlagt i virksomhedens transportplaner eller bestillingen. Selve bookingen af transporten behandles senere, men i princippet vil de fleste virksomheder fra dette sted i dokumentflowet være i stand til at gennemføre en booking on-line.

I særlige tilfælde, som f.eks. ved restitution kan der være krav om forudanmeldelse til Told Skat med henblik på behandling af udførslen, ligesom der kan være krav om sundhedsattester for fødevarer mv.

Endvidere kan der være forskellige former for oprindelsescertifikater, der måske ovenikøbet kræver påtegning ved det lokale konsulat og/eller erhvervsorganisation, hvorfor processen må starte tidligt i forsendelsesforløbet.

Hvor dokumentbyrden i forbindelse med transport og handel af Fællesskabsvarer indenfor Fællesskabet er yderst begrænset, kan antallet af mulige dokumenter f.eks. til Rusland være ganske overvældende, som det bl.a. fremgår af EU-Kommissionens "Market Access Database" <sup>23</sup>:

De generelle dokumenter er f.eks.:

- Customs Import Declaration \*)
- Invoice
- Declaration of Customs Value \*)
- Import Passport \*)
- Certificate of Origin
- Freight Documents
- Packing List

Hertil kan komme en eller flere af en stribe specialdokumenter som f.eks.:

- Certificate of Quality, Certificate of Conformity, Veterinary certificate, Phytosanitary certificate, Certificate of Electric Devices, Fire Safety Certificate, Certificate of Technical Communications Equipment in Integrated Communication Network
- Import license of; ethyl alcohol and alcohol products, narcotics, drastic and poisonous substances, ministry of economic development and commerce, nuclear materials and equipment, sturgeon, ozone depleting substances, dangerous waste, tobacco, precious stones and metals, military industries, bugging device, radioactive materials, medical and

---

**23** Se mere på adressen <http://mkaccdb.eu.int>

pharmaceutical substances, raw sugar and white sugar, carpets and floor textiles, controlled chemicals, equipment and technology

- Permission of; ministry of health, Chief control of communications, ministry of agriculture, federal agency on geodesy and cartography
- Potential Specific Requirements
- Hygienic Conclusion

For de fleste virksomheder vil hovedparten af de krævede specialdokumenter næppe med fordel kunne indgå i det generelle dokumentflow, hvor genbrug af data er en mulighed. Det skyldes at det ofte vil kræve betydelige programmeringsressourcer, der sjældent står i rimeligt forhold til antal dokumenter, der aktuelt skal udskrives over en given periode.

De med \*) mærkede generelle dokumenter skal i princippet udfyldes af importøren, men flere af oplysningerne må naturligt komme fra eksportøren. Customs Import Declaration er i øvrigt delvist kopieret efter Enhedsdokumentet. Dog er der flere variationer i udfyldning af de enkelte rubrikker og i antallet af kopier og endelig skal det udfærdiges på russisk.

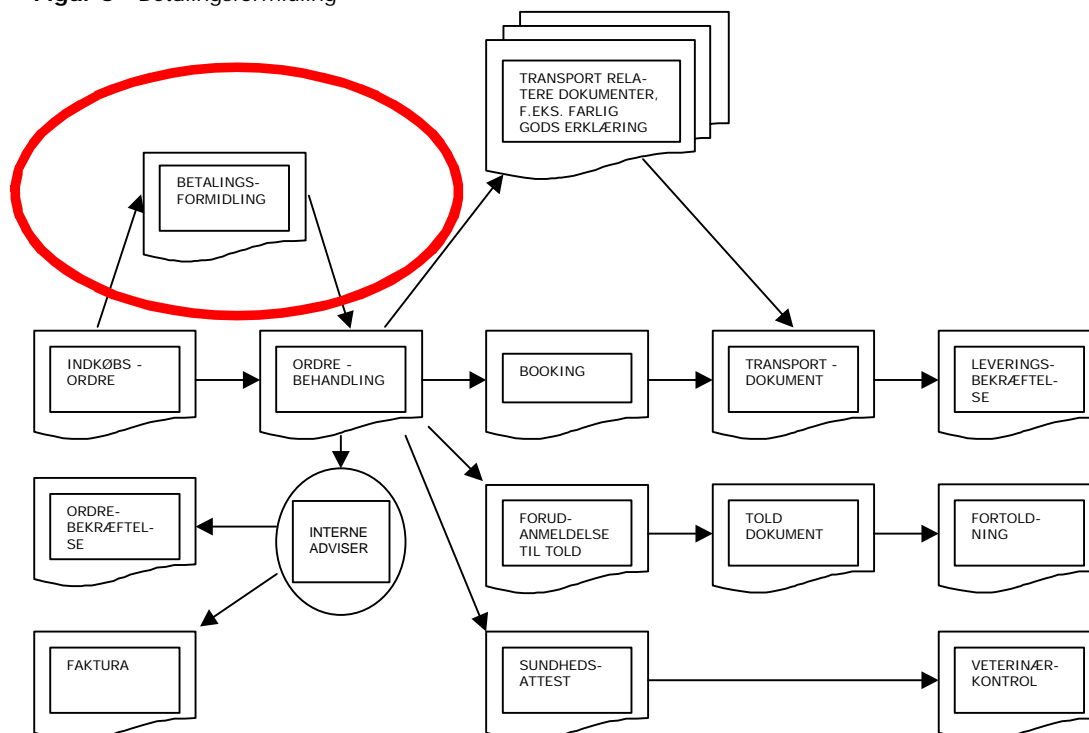
#### **4.3.1 Delkonklusion - ordrebehandling**

- 4.3.1.1 Det er ved den indledende ordrebehandling at de første elektroniske data genereres i en form, der er velegnet til genbrug. Typisk transmitteres en del af disse data internt selv i mindre virksomheder i form af ordrebekræftelse, faktura, samt en eller flere interne adviser. På dette sted i dokumentflowet er det i højere grad virksomheden end markedet, der har indflydelse på hvilket medie, der anvendes til overførsel af data.
- 4.3.1.2 Med de oprettede kartoteker eller databaser har virksomhederne selv i vidt omfang, lagt intelligens ind i den elektroniske generering af forsendelsesdokumenterne.
- 4.3.1.3 Senest fra dette sted i dokumentflowet vil der i de større virksomheder være mange andre faktorer, der næsten af sig selv vil fremtvinge en øget IT-anvendelse, hvor dette ikke allerede er sket.
- 4.3.1.4 For mange små og mellemstore virksomheder mangler der en offensiv synlighed af de omkostningsbesparelser et øget datagenbrug resulterer i. Der mangler derfor den afgørende motivation til at sætte sig udover indgroede vaner.

## 4.4 Betaling

En integreret del af ethvert handelsforløb er betalingen. Gennem et snævert samarbejde er de fleste banker verden over i stand til på en nem og hurtig måde, at formidle betaling for varetransaktioner, også når de finder sted over landegrænser.

Figur 6 - Betalingsformidling



### 4.4.1 De almindelige betalingsformer

Blandt de almindeligste betalingsformer er kontant med eller uden kredittid, check eller overførsler, hvor betaling efter aftalen skal ske enten før varens levering eller efter varen er ankommet. Dokumentinkasso anvendes hvor en eksportør ønsker betaling eller accept af trætte<sup>24</sup> før importøren får adgang til varen. Endvidere kan der være tale om CAD (Cash Against Documents) d.v.s. forsendelse på efterkrav og på visse betingelser kan der være mulighed for eventuelt at tegne en eksportkreditforsikring. Endelig kan rembursinstrumentet anvendes jfr. pkt. 4.4.2 hvor der kræves en høj grad af sikkerhed eller fordi der er en handelsmæssig tradition herfor hvilket bl.a. er tilfældet flere steder i Fjernøsten.

Der er imidlertid mange eksempler på, at virksomheder ved at anvende et mix af andre betalingsformer end remburs, har opnået en tilstrækkelig sikkerhed og dermed har undgået brugen af remburs. En af årsagerne hertil har bl.a.

vanskeligheder i forbindelse med det øvrige elektroniske dokumentflow. Man har således effektiviseret og digitaliseret ved at bruge andre betalingsformer end remburs.

#### 4.4.2 Remburs

Handel på remburs opstod egentlig i slutningen af 1700-tallet, men det var først omkring 1. verdenskrig de ledende banker for alvor tog systemet til sig. Selvom mange antog, at den garanti der er selve formålet med remburs havde større betydning i politiske krisetider, og selvom der i dag også findes andre måder at sikre betaling på, er remburs fortsat en anvendt mulighed i international handel. Dog er antallet af remburs faldet lidt igennem de seneste 50 år, mens den samlede værdi af garantierne omvendt er steget ganske betydeligt. Set i forhold til stigningen i verdenshandlen falder andelen af remburshandel imidlertid.

For at skabe ensartede internationale regler for behandling af remburs som betalingsform, har det internationale handelskammer i Paris udarbejdet et sæt ensartede regler og usancer vedrørende remburs - ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1993 Revision (UCP 500). Til anvendelse sammen med denne og som et supplement hertil har ICC endvidere udarbejdet UCP 500 for Electronic Presentation (eUCP), der trådte i kraft den 1. april 2002.

Det generelle forløb i en remburshandel er, at køber på baggrund af den indgåede handelsaftale anmoder sin (åbnende) bank om, at åbne en remburs til fordel for sælger. Åbnende bank udfærdiger herefter en rembursbegæring til sælgers (adviserende) bank, hvorefter adviserende sender et rembursadvis eller "Letter of Credit" til sælger. Mod indlevering af et "rent" ombordkonnossement og evt. andre i rembursen foreskrevne dokumenter til adviserende bank, vil sælger så modtage betaling for forsendelsen. Banken sender dokumenterne til åbnende bank, der sørger for at kreditere adviserende bank. Mod betaling udleveres dokumenterne til køber, der ved at præsentere adkomstdokumenterne for rederiet får forsendelsen udleveret.

Traditionelt opfattes remburshandel ofte som omfattende søtransport hvor transportdokumentet er et konnossement (Bill of Lading - B/L), der først og fremmest er et omsætningspapir, som giver ret til det heri anførte gods. Remburs kan imidlertid også anvendes ved søtransporter på certeparti eller Sea Waybill, samt ved de andre transportformer på de herfor gældende fragtbreve, som Air Waybill (AWB), CMR- eller CIM-fragtbrev og med multimodal transport <sup>25</sup>.

På trods af de nye regler for elektronisk præsentation - eUCP er der fortsat et langt stykke vej at gå, før gamle sædvaner kan udryddes. I eUCP'en fremgår det således allerede i den første artikel, at de elektroniske regler skal imødekomme behovet for præsentation af elektroniske dokumenter alene eller i kombination med papirdokumenter. ICC's regler afspejler her de mange hensyn, der må tages for at skabe enighed om internationale regler.

---

25 Se kapitel 5 for en nærmere omtale af Waybills og fragtbreve.

Problemet kan endvidere belyses med uddrag fra en konkret rembursbegæring, modtaget i dette efterår af en sælgende virksomhed her i landet, fra en køber i Sydøstasien.

Som det fremgår af det fremhævede kræves brug af papirdokumenter, hvilket ikke er et ualmindelige krav fra markedet bl.a. i Asien, men også andre områder i verden. I pkt. 4.2 blev det fremhævet, at i et handelsforløb er det markedet, der sætter betingelserne. Der skal således en betydelig pædagogisk indsats til, for at danske virksomheder ude i verden kan overtale deres kunder til en øget IT-anvendelse. Det betyder at der skal være en fælles interesse hos køber og sælger f.eks. af økonomisk karakter, for at ændre i det traditionelle dokumentflow og medievalg. Noget andet er så, at virksomheder, der i udstrakt grad bruger remburs har lagt intelligens ind i de interne datasystemer f.eks. i form af spærringer, som sikrer at godset ikke afgår før, der er sikkerhed for betalingen.

1) BENEFICIARY'S SIGNED COMMERCIAL INVOICE IN TRIPLICATE PLUS ONE PHOTOCOPY

2) PACKING LIST IN TRIPLICATE AND CERTIFYING THAT THE GOODS ARE PACKED IN EXPORT STANDARD PACKING

3) ½ ORIGINAL MARINE INSURANCE POLICY/CERTIFICATE, BLANK ENDORSED, FOR 110 PCT OF CIF INVOICE VALUE WITH CLAIMS PAYABLE ....

7) ONE COPY OF BENEFICIARY'S CERTIFICATE CERTIFYING THAT, WITHIN 7 WORKING DAYS FROM THE DATE OF B/L, THEY HAVE ALREADY SENT BY FAX TO APPLICANT'S FAX NO. xxx-xxxxxxx THE COPIES EACH OF FOLLOWING DOCUMENTS : ORIGINAL B/L, INVOICE, PACKING LIST, ORIGINAL MARINE INSURANCE POLICY/CERTIFICATE AND CERTIFICATE OF ANALYSIS.

8) ONE COPY OF BENEFICIARY'S CERTIFICATE ACCOMPANIED BY COURIER RECEIPT, CERTIFYING THAT WITHIN 7 WORKING DAYS FROM THE DATE OF B/L, THEY HAVE SENT BY COURIER SERVICE TO APPLICANT DIRECTLY THE COPIES EACH OF FOLLOWING DOCUMENTS : 1/3 ORIGINAL B/L AND NON-NEGOTIABLE COPY, INVOICE, PACKING LIST, ½ ORIGINAL MARINE INSURANCE POLICY/CERTIFICATE AND .....

For fuldstændighedens skyld skal det nævnes, at den konkrete rembursbegæring naturligvis er sendt fra bank i Sydøstasien til bank i Danmark via det verdensomspændende S.W.I.F.T.-system<sup>26</sup>. Det er et net til datatransmission af betalingsinstrukser. S.W.I.F.T. fører således ikke nogen konti i pengeinstitutter, men beløbsudvekslingen sker ved postering på pengeinstitutternes konti hos andre pengeinstitutter - såkaldte korrespondentbanker<sup>27</sup>. Til gengæld er rembursadvi-

<sup>26</sup> The Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication.

<sup>27</sup> Pengeinstitutternes åbne infrastruktur, Finansanalyse nr. 13. september 2001, Finansrådet

set eller Letter of Credit fra den danske adviserende bank sendt med postvæsenet til den danske sælger!

#### **4.4.3 Delkonklusion betaling**

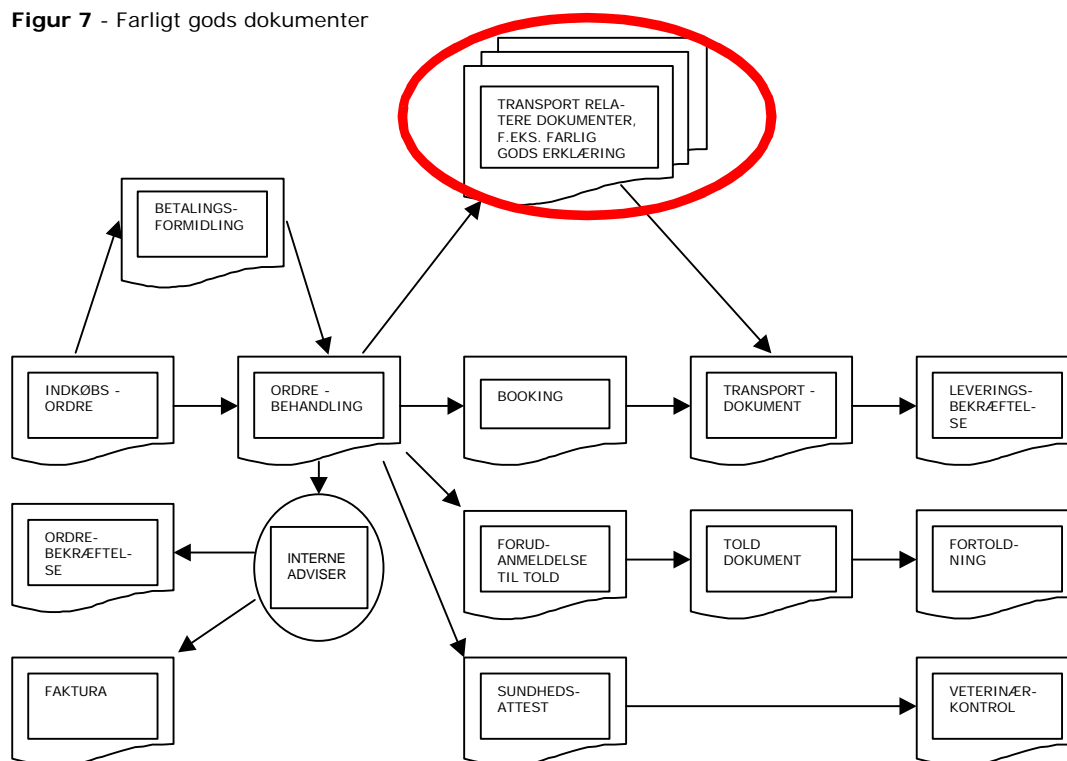
4.4.3.1 Virksomheder der hurtigt vil øge anvendelsen af elektronisk overførsel og genbrug af data, bør anvende de almindelige betalingsformer, der er til rådighed i dag.

4.4.3.2 Selv med de nye regler om elektronisk præsentation - eUCP 500 synes det at have lange udsigter med en generel øget anvendelsen af elektronisk overførsel og genbrug af data i rembursforløbet, med mindre pengeinstitutterne selv går i spidsen for en udvikling hvor alle remburs-data kan overføres elektronisk mellem parterne i forløbet.

## 4.5 Transport af farligt gods

Forudsætningen for en sikker behandling af farligt gods <sup>28</sup> under transport er, at afsenderen giver de fornødne oplysninger til de efterfølgende led i transportkæden. Det er derfor også et af de basale krav i de offentligretlige forskrifter såvel nationalt som internationalt. Mens der tidligere var betydelige forskelle fra den ene transportform til den anden, er der gennem de seneste 20 år gennemført en øget harmonisering mellem de enkelte transportformer. Klassifikationen af de enkelte stoffer er nu ens og i overensstemmelse med FN's rekommandationer. En fuldstændig harmonisering af betingelserne er dog af indlysende grunde ikke mulig. I det efterfølgende behandles de specifikke dokumenter derfor først efter transportform.

Figur 7 - Farligt gods dokumenter



### 4.5.1 Vejtransport

National og international vejtransport af farligt gods er i henhold til bekendtgørelse nr. 729 af 15. august 2001 underlagt ADR 2001 <sup>29</sup>. Det er heri detaljeret fastlagt hvorledes farligt gods skal klargøres til forsendelse bl.a. emballerings- og

<sup>28</sup> Farligt gods er stoffer og genstande, der efter gældende regler ikke må eller kun på bestemte betingelser må transporteres.

<sup>29</sup> ADR-konventionen (European Agreement on the International Carriage of Dangerous Goods by Road) revideres sædvanligvis hvert andet år. ADR 2003, der endnu ikke foreligger på dansk træder i kraft den 1. januar 2003, men ADR 2001 kan fortsat anvendes frem til den 1. juli 2003.

mærkningskrav. De generelle dokumentationskrav til transportkøberen omfatter at man skal give transportøren de forskriftsmæssige oplysninger og data, der kræves til transportdokumentet eventuelt som et bilag hertil samt skriftlige anvisninger (transportuheldskort) <sup>30</sup>. Desuden kan der være specielle krav i ADR for visse stoffer om særtilladelser, godkendelser o.l., der ligeledes skal følge transporten.

Det bemærkes, at der ikke mere efter ADR 2001 er krav om en "afsendererklæring", som det stadig kræves ved sø- og flytransport. Indholdet af de skriftlige anvisninger skal meddeles transportøren senest når transporten bookes og skal i skriftlig form gives chaufføren, når det farlige gods lastes.

ADR indeholder desuden en række bestemmelser såfremt, der er tale om en multimodal transport, f.eks. krav om et containerstuvningscertifikat såfremt søtransport indgår i transportkæden. Herunder også et eksempel på en kombination af en farlig gods deklaration og containerstuvningscertifikatet benævnt "Multimodal Dangerous Goods Form", opstillet i henhold til anbefalingerne fra FN/ECE's arbejdsgruppe for lettelse af internationale handelsprocedurer.

Det er i ADR udtrykkeligt fastsat, at elektronisk databehandling (EDB) eller elektronisk udveksling af data (EDI) for at lette eller erstatte papirdokumentation er tilladt. Det forudsætter, at rutinerne for indhentning, lagring og behandling af elektroniske data tilfredsstiller de juridiske krav med hensyn til gyldighed og tilgængelighed af data under transporten på en måde, som mindst er ligeværdig med papirdokumentation.

På den anden side skal transportdokumentet, de skriftlige anvisninger og eventuelt yderligere krævede dokumenter medbringes på transportenheden, hvilket vil sige at de skal forefindes i en papirudgave. Der er ikke i love eller forskrifterne et formkrav til ovennævnte dokumenter eller transportdokumentet, men krav til indholdet og de anvendte sprog.

#### 4.5.2 Jernbanetransport

Med henvisning til RID <sup>31</sup> (2001) har bekendtgørelse nr. 920 af 16. december 1998 fastsat de tilsvarende bestemmelser for jernbanetransport af farligt gods. Med få undtagelser er RID identisk med reglerne for vejtransport. Dog er der ikke et generelt krav om skriftlige anvisninger, bortset fra ved "Huckepack- eller piggybacktrafik, det vil sige transport af landevejskøretøjer på jernbanevogne. I de tilfælde skal køretøjerne og deres indhold være i overensstemmelse med bestemmelserne i ADR, hvilket betyder at bl.a. anvisningerne skal være tilstede, men de skal dog istedet for at ligge i førehuset vedlægges fragtbrevet.

Da jernbanerne i henhold til CIM fastsætter den fælles fragtbrevsformular hvorpå farligt gods skal angives, er der både form-, indholds- og sprogkrav.

---

<sup>30</sup> Også benævnt CEFIC-kort efter de sikkerhedskort som den europæiske kemiske industris forening (forkortet CEFIC) siden 1962 har arbejdet med.

<sup>31</sup> Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

### 4.5.3 Flytransport

Det legale grundlag for reglerne om flytransport af farligt gods er de af Danmark tiltrådte ICAO <sup>32</sup> regler, ICAO-TI jævnfør bekendtgørelse nr. 737 af 17. november 1989. I praksis anvendes imidlertid den af luftfartens kommercielle organisation IATA <sup>33</sup> udgivne "Dangerous Goods Regulations - DGR", der udover at gengive de komplette regler fra ICAO-TI supplerer med de yderligere betingelser luftfartsselskaberne selv kræver opfyldt, for at ville medtage farligt gods.

Ved lufttransport skal afsenderen af farligt gods udfylde og underskrive et transportdokument for farligt gods (Shipper's Declaration for Dangerous Goods), som skal indeholde de oplysninger, der er krævet i ICAO-TI. Transportdokumentet skal gives til luftfartsforetagendet. Dokumentet skal indeholde en erklæring, underskrevet af afsenderen af det farlige gods til lufttransport, om at det farlige gods er fuldstændigt og præcist beskrevet med angivelse af korrekt teknisk betegnelse, samt at det er klassificeret, emballeret, mærket og i korrekt tilstand til lufttransport i henhold til de gældende bestemmelser.

I princippet opfylder FN/ECE's Multimodal Dangerous Goods Form de formkrav, der stilles til Shipper's Declaration for Dangerous Goods, men i praksis er det vanskeligt at få luftfartsselskaberne til at acceptere andre udgaver end de i Dangerous Goods Regulations - DGR angivne. Der er endvidere eksakte indholds- og sprogkrav til angivelserne.

### 4.5.4 Søtransport

Ved søtransport af farligt gods er det i bekendtgørelse nr. 710 af 27. juli 1994 indirekte bestemt, at den internationale maritime organisation IMO's regler i IMDG Code <sup>34</sup> skal følges af afsendere. Fra den 1. januar 2004 bliver IMDG Code internationalt bindende. Året 2003 bliver derfor et overgangsår for transport af farligt gods til søs. I den tekniske forskrift, der sætter IMDG Code i kraft, er der givet mulighed for at benytte den eksisterende IMDG Code (amdt. 30-00) i hele 2003. Generelt ligger der i IMDG Code en mulighed for at sætte en kommende udgave af koden i kraft et år, før den internationalt træder i kraft. Danmark vil i fremtiden benytte sig af denne mulighed, således at det er muligt at anvende enten en ny udgave eller en eksisterende udgave af koden i et år, inden den nye udgave bliver internationalt bindende.

For afsenderen betyder det, at han skal udfærdige et "Dangerous goods transport document", der kan være det ovenfor omtalte "Multimodal Dangerous Goods Form", samt for containere og køretøjer tillige en "Packing certificate". Begge dokumenter skal indeholde de i IMDG Code angivne afsendererklæringer. IMDG Code tillader eksplicit de ovennævnte dokumenter i elektronisk form. Ofte vil disse dokumenter være bilag til bookingnoten. Der er således ved søtransport ikke i forskrifterne nogen formkrav til dokumenterne, men alene indholds- og sprogkrav. Dog er det ikke ualmindeligt, at rederier har en egen fortrykt udgave

---

32 International Civil Aviation Organization

33 International Air Transport Association, der hvert år udsender en ny udgave af DGR

34 International Maritime Dangerous Goods Code, den gældende udgave trådte i kraft 1. januar 2001.

med deres eget logo, som de foretrækker anvendt.

#### 4.5.5 Sammenfatning

De generelle krav til dokument typer mv. ved transport af farligt gods kan anskueliggøres således:

<b>DOKUMENTKRAV</b>		<b>SØ</b>	<b>FLY</b>	<b>BANE</b>	<b>VEJ</b>
Regelsæt		IMDG Code	DGR	RID	ADR
	Formkrav	Nej	Ja	Ja	Nej
Transport-dokument <sup>I</sup>	Indholds krav	X	X	X	X
	Papirdok. kræves		X	X	X
Særskilt deklARATION		X	X		
Afsender erklæring		X	X		
Skriftlige anvisninger		(X) <sup>II</sup>		(X) <sup>III</sup>	X
Container stuvecertificat		X		(X) <sup>IV</sup>	(X) <sup>IV</sup>
Særlige sprogkrav		X	X	X	X
e-dokument tilladt		X		(X) <sup>V</sup>	(X) <sup>V</sup>

Note I: Kan være det almindeligt krævede transportdokument  
 - II: Hvor EmS No. ikke findes <sup>35</sup>  
 - III: Ved transport af vej køretøjer  
 - IV: Ved forudgående eller efterfølgende søtransport  
 - V: Hvor det ikke er i strid med andre regler

I store og mellemstore virksomheder, der har forsendelser af farligt gods, kan de fornødne data i mange tilfælde være nedlagt i receptdatabasen så, der sikres en automatisk dokumentgenerering, når der bestilles varer med et indhold af farligt gods. Der er således lagt intelligens ind i systemet. Selvom der ved den senere transport i stort omfang kræves at papirdokumenter følger transportmidlet ved transport af farligt gods, kan genererede elektroniske data anvendes i forbindelse med booking og dermed til advisering af transportør om farlige egenskaber.

"Multimodal Dangerous Goods Form", opstillet i henhold til anbefalingerne fra FN/ECE's arbejdsgruppe for lettelse af internationale handelsprocedurer, er et

---

**35** EmS = Emergency Schedules. For de få stoffer hvor der i IMDG Code ikke er angivet EmS No.

godt eksempel på et uniformt transportdokument for alle transportformer. Typisk har det dannet forlæg for kommercielle transportvirksomheders og/eller organisationers udarbejdelse af egne formularer, men der er kun tale om en anbefaling.

#### **4.5.6 Delkonklusion - farligt gods**

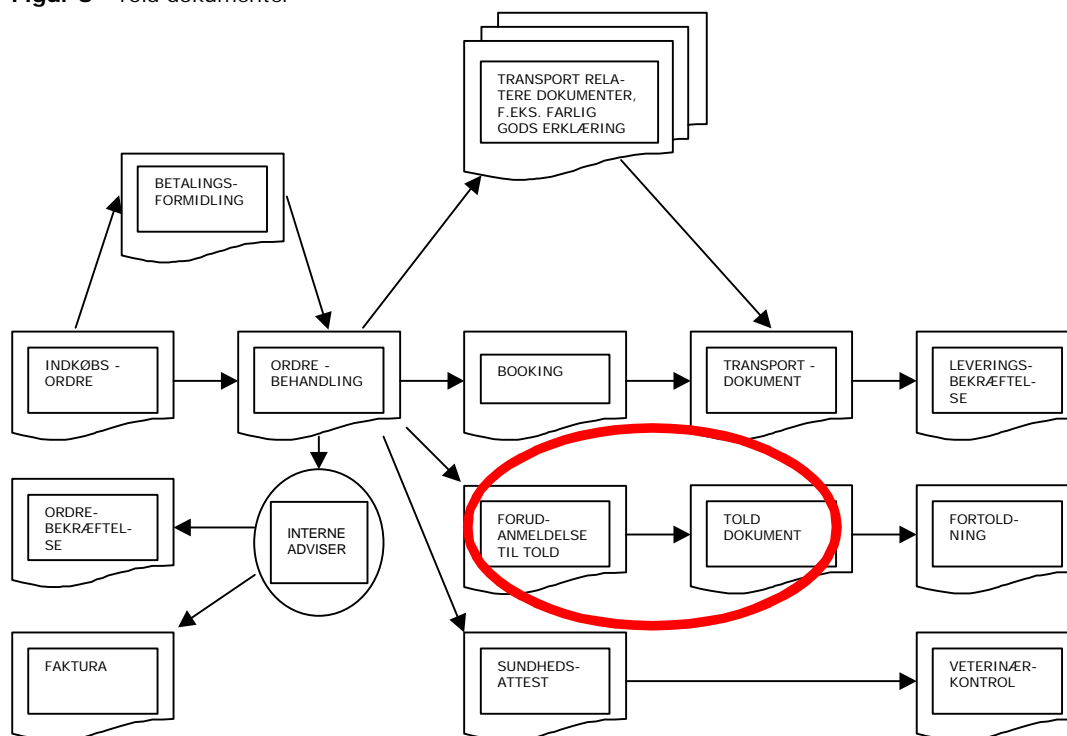
- 4.5.6.1 Den vigtigste første fase i forbindelse med transport af farligt gods er af informativ karakter overfor transportøren, så han kan tage de nødvendige forholdsregler. Her kan de fornødne oplysninger genereret hos afsenderen transmitteres elektronisk.
- 4.5.6.2 I mange virksomheder genereres farligt gods data, f.eks. nedlagt i receptkartoteket, automatisk under ordrebehandling af den pågældende vare.
- 4.5.6.3 Derimod er der krav i lovgivningen til visse papirdokumenter, der fysisk skal følge transportmidlet, det gælder særligt for vej-, bane-, fly- og multimodal transport og kan kommercielt også kræves ved søtransport.
- 4.5.6.4 Kun unimodal søfart giver afsender eksplicit mulighed for elektroniske dokumenter mellem afsender og rederi.



## 4.6 Tolldokumentation

Gennemgangen af udførsels tolldokumentationen er eksemplificeret nedenfor ved at fokusere på to eksporttyper af Fællesskabsvarer (T2-status). Den ene fra Danmark til et andet Fællesskabsland og den anden til et 3. land udenfor Fællesskabet, idet dog kun generelle forhold er medtaget. Nærmere detaljer herom, herunder mindstegrænser mv. kan søges hos Told Skat <sup>36</sup>

Figur 8 - Told dokumenter



I forbindelse med ordrebehandling må virksomheden ligeledes forberede de yderligere dokumenter, der kræves for indførsel og eventuelt indfortoldning i 3. lande udenfor Fællesskabet. Som supplement til omtalen under pkt. 4.3 omtales derfor endvidere de almindeligste af disse dokumenttyper.

### 4.6.1 Salg til andet EF-land

Ved salg af en vare der har oprindelse i Fællesskabet (T2-status), til et andet EF land er der i toldmæssig forstand tale om handel mellem EF-lande. Der beregnes ikke moms ved salg til en momsregistreret virksomhed i et andet EF-land, såfremt følgende betingelser er opfyldt; at varerne transporteres fysisk til et andet EF-land og at det momsnummer, hvorunder køberen er momsregistreret i det andet EF-land, fremgår af fakturaen. Nummeret kan eventuelt kontrolleres ved henvendelse til told-og skatteregionen.

<sup>36</sup> Se mere på adressen <http://toldskat.dk>

Den administrative kontrol udføres på grundlag af de oplysninger, der skal indsendes af virksomheder der har vareleverancer, der sælges uden beregning af moms til momsregistrerede kunder i andre EF-lande. Som hovedregel skal disse oplysninger i det såkaldte listesystem indsendes hvert kvartal. Oplysningerne kan afgives på fortrykt blanket, på almindeligt papir eller via IT.

Derudover skal virksomheder hvor handlen overskrider mindstegrænserne afgive oplysninger til Intrastat, der alene har til formål at indsamle oplysninger vedrørende samhandlen. Det drejer sig som udgangspunkt om oplysninger, der for ikke EU-lande indsamles ved hjælp af enhedsdokumentet. Danmarks Statistik samler statistikoplysninger, der kan afgives på flere måder elektronisk. En del mindre virksomheder lader deres transportør afgive intrastatoplysninger.

#### 4.6.2 Salg til 3. land udenfor EF

I EF's Indre Marked betyder udførsel eksport af varer fra EF's toldområde til lande, der ikke er medlem af toldunionen. Endvidere anvendes udførselsreglerne til visse formål, der sidestilles med eksport. Udførselsproceduren anvendes af Told Skat som grundlag for kontrol med varer, der eksporteres, samt for beregning og opkrævning af eksportafgifter. Desuden bruges oplysningerne til indsamling og videregivelse af oplysninger til Danmarks Statistik til brug ved udarbejdelse af udenrigshandelsstatistikken.

Proceduren kræver at eksportører, der er etableret i Danmark, og som erhvervs-mæssigt udfører varer, skal anmelde sig til registrering hos det lokale toldcenter. Ved særskilt anmodning kan virksomheder blive tilsluttet en forenklet ordning, som godkendt eksportør. Her gælder dog særlige regler for landbrugsvarer med eksportrestitution eller varer, der kræver en udførselstilladelse.

Af praktiske grunde skal godkendte eksportører afgive eksportoplysninger til Told Skat via en IT-løsning eller ved en samlet udførselsangivelse på EF's enhedsdokument for de i perioden udførte varer.

Godkendte eksportører kan afsende varer direkte fra indladningsstedet frem til udpassage af EF's toldområde eller til et sted, hvor varerne tages under forsendelse i henhold til EF's forsendelsesordning. De behøver således ikke at frembyde varerne forinden, eller fremlægge udførselsangivelse for Told Skat. De kan anvende et handelsdokument ved hver enkelt udførsel, i stedet for EF's enhedsdokument, samt udstede og attestere eventuelle T2L-dokumenter <sup>37</sup>. De handelsdokumenter, som sædvanligvis bruges i virksomheden kan anvendes, forsynet med få ekstra oplysninger om varerne samt med et særligt stempel, der dokumenterer eksportørens ret til at anvende godkendt eksportør-ordningen (også benævnt en eksportørerklæring).

Eksportøren skal dog i god tid forudanmelde til det toldcenter, hvor indladningen finder sted, om forestående ekspeditioner.

I andre tilfælde skal udførselsangivelsen/EF's enhedsdokument anvendes. Ved

---

37 Dokument, der godtgør godsets Fællesskabsoprindelse (T2 status)

udførelse af landbrugsvarer med eksportrestitution anvendes en særlig udførselsangivelse. Ved udførsel direkte fra Danmark skal der ikke i forbindelse med den enkelte udførsel afgives et eksemplar af fakturaen, men virksomheden skal afgive en edb-udskrift af de i virksomhedens IT-system indlagte oplysninger.

Før udførsel finder sted, skal varerne og udførselsangivelsen som hovedregel frembydes for det toldcenter, hvor eksportøren er hjemmehørende (udførselskontrollerende myndighed). Angivelsen (eksemplar 3 af EF's enhedsdokument eller en udskrift fra virksomhedens IT-system) forsynes med påtegning om, at varerne er frigivet til udførsel, hvorefter den følger med varerne til udpassagestedet ved EF's ydre grænse. Toldmyndighederne på udpassagestedet forsyner angivelsen med attest om varernes endelige udførsel.

#### 4.6.3 Indførselsdokumentation i 3. land

Ved indførelse af varerne i et 3. land kræver reglerne i det pågældende land en række dokumenter forelagt, bl.a. med henblik på fastsættelse af told- og andre importafgifter. Der kan f.eks. være tale om:

- Summary Declaration, en beskrivelse af dokumenterne,
- Customs Import Declaration, den egentlige fortoldningsbegæring,
- Declaration of Dutiable Value, der angiver toldværdien,
- Movement Certificate (EUR.1) eller
- Certificate of Origin, afhængig af præferencetoldordning,
- Commercial Invoice,
- Air Waybill, Bill of Lading, CIM eller CMR fragtbrev, samt
- Packing List.

Ofte skal disse dokumenter være på det pågældende lands sprog og opstillingen varierer i reglen en smule fra land til land. Det er derfor næppe velegnede dokumenter for datamæssigt genbrug, med mindre man har en betydelig eksport med mange forsendelser til det pågældende land.

Som følge af begivenhederne, den 11. september 2001 har USA af sikkerhedsmæssige grunde indført skærpede krav til forudanmeldelse af gods i containere. For containerskibe betyder det, at skibets cargomanifest skal foreligge hos de amerikanske toldmyndigheder 24 timer før skibets afgang fra sidste lastehavn før USA. Herved sikres myndighederne mulighed for ved hjælp af særlige softwareprogrammer, at udpege mistænkelig last og eventuelt afvise skib eller last. Efter en overgangsperiode på 60 dage, er reglen trådt endeligt i kraft pr. 1. februar i år.

Der er ingen tvivl om, at det allerede har øget behovet for anvendelsen af IT i forbindelse med gods til USA, bl.a. fordi rederierne vanskeligt vil kunne overholde tidsfristen, uden at alle led i den multimodale transportkæde løbende overfører dokumentdata elektronisk. Det må forventes, at der vil blive stille lignende krav, men med kortere tidsfrister også for luftfragt til USA i den kommende tid. På lidt længere sigt kan det ikke udelukkes, at andre lande vil stille lignende sikkerhedskrav.

Umiddelbart er der tale om barrierer for den internationale godstransport. Den

positive side er imidlertid, at de ny krav kun kan gennemføres ved en omfattende anvendelse af IT i behandlingen af dokumenterflowet i tilslutning til multimodale transportkæder.

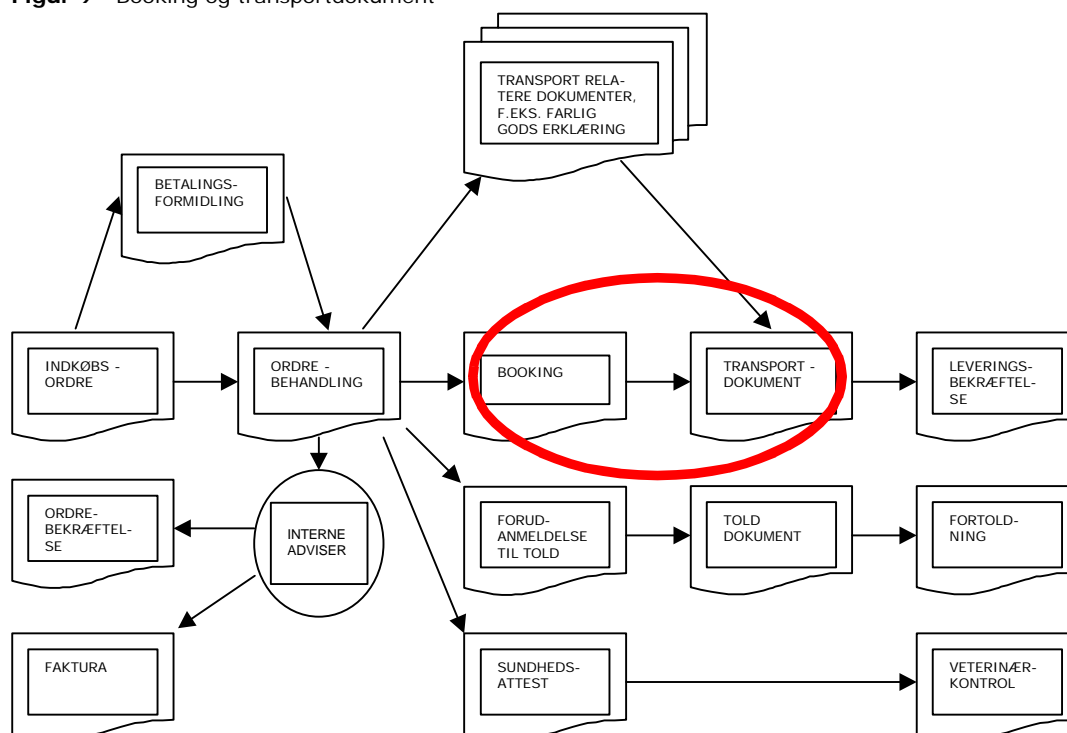
#### **4.6.4 Delkonklusion - toldokumentation**

- 4.6.4.1 For så vidt angår udførselsdokumentation er der gode muligheder for mange forskellige digitale løsninger til elektronisk overførsel af data mellem virksomheder og Told Skat, spændende fra on-line løsninger til indsendelse af disketter med data.
- 4.6.4.2 Forsendelsen skal dog under alle omstændigheder følges af de for identifikation fornødne dokumenter, som derfor må udskrives.
- 4.6.4.3 Importdokumentationen til 3. lande vil det i de fleste tilfælde ikke være muligt at generere gennem datamæssigt genbrug, selvom størsteparten af arbejdet med udfyldning kan klares ved at kopiere og sætte ind i et masterdokument.
- 4.6.4.4 Den sikkerhedsmæssigt begrundede forudanmeldelse af gods til USA, kan virke fremmende for anvendelse af IT. Trods det, at reglen isoleret set er en yderligere barrierer.

## 5. Kapitel - Snitfladen mellem transportkøber og -sælger

Et af de kritiske punkter for, at smidiggøre dokumentflowet ved hjælp af IT, ligger i snitfladen mellem en transportkøbende handels- eller produktionsvirksomhed og en transportsælger. Dette kapitel redegør for transportbestilling (booking) aktuelt og de muligheder en øget IT anvendelse giver, samt de krav der i øvrigt stilles til transportdokumenter.

Figur 9 - Booking og transportdokument



### 5.1 Booking

Ved transportkøberens booking af transport anvendes ved vejtransport (full load/stykgods) overvejende telefon, der ofte efterfølgende følges op af en telefax med detaljer om forsendelsen. Ved booking af søtransport (FCL/LCL)<sup>38</sup> er billedet mere diffust idet selv større virksomheder stadig anvender telefax, mens andre længe har anvendt EDIFACT eller andre on-line muligheder.

For den telefoniske booking betyder det, at stort set alle data skal indtastes hos transportøren, idet dog visse kundeprofiler o.a. vil ligge i kundekartoteket. Som tidligere anført i pkt. 4.3 omkring den transportkøbende virksomheds ordrebehandling, er det igen på dette tidspunkt hvor data på ny overgår til et elektronisk medie og derved gøres egnede til datagenbrug i senere faser af dokumentflowet.

38 FCL/LCL = Full Container Load/Less than Container Load

Almindeligvis betegnes de skriftlige instruktioner i forbindelse med booking af søtransport "booking note" og den har ofte et lay-out, svarende til et konnossement. I andre tilfælde bruges f.eks. betegnelsen transportinstruktioner evt. med et lay-out som et fragtbrev. De oplysninger, der skal angives i transportdokumentet, som er genereret hos transportkøber er grundlæggende de beskrivelser af modtager (køber), afsender (sælger) og gods, der måske allerede fremgik af en indkøbsordre. Hertil føjes så de yderligere oplysninger, som transportkøber kræver indføjnet eller har genereret fra sine kartoteker, og om ønsket afgang- og eller ankomsttid, særlige ruter eller instruktioner om transportens gennemførelse eller angivelser vedrørende fragtbetalingen, så som "freight prepaid" o.l.

Booking kan imidlertid også afgives elektronisk, men det er endnu kun almindeligt hos de større transportkøbere. Den enkleste form er en e-mail, hvor en del eller hovedparten af transportens data genereres som almindelig tekst fra den IT platform, der er til rådighed i transportkøbers virksomhed. Der kunne også være tale om en WEB-løsning, hvor transportkøber indtaster fornødne data på en transportsælgers interaktive hjemmeside (e-handel). En anden mulighed er en opkobling direkte til en transportsælgers IT platform, men det vil i reglen kræve udveksling af de fornødne standarder herfor, såfremt de går videre end HTML<sup>39</sup>. Endelig står anvendelse af en transportportal til rådighed, når såvel transportkøber som transportsælger abonnerer herpå, jfr. nedenfor.

For transportvirksomheder findes der en række målrettede programsystemer, der er velegnet til en elektronisk styring af de forskellige processer i transportforløbet. Udover de i pkt. 4.3 nævnte "store" systemer og egentlige transportportaler, findes der også mindre, som f.eks. ESC-Systems (Butterfly)<sup>40</sup> og KSD Software<sup>41</sup>, der er modulopbyggede og kundetilpassede løsninger, herunder til elektronisk kommunikation med Told Skat.

Med til billedet hører imidlertid også, at transportkøbende virksomheder, store eller små, med en betydelig daglig forsendelse af småpakker, især hos de private pakke- operatører i dag har meget simple fuldt operationelle løsninger, og det hvad enten der er tale om nationale eller internationale operatører. Et typisk eksempel kan være en fast aftale om, at pakker dagligt afhentes f.eks. kl. 16.00 uanset antal og uden behov for forudgående booking. Pakkerne forsynes blot af transportkøber med en adresselabel og en på forhånd udleveret selvklæbende strejkode. En tilsvarende mindre udgave af strejkoden placeres på en samleliste, der forbliver hos transportkøber. Denne kan derefter anvendes i forbindelse med "track and trace" samt fakturaafstemning mv.

## 5.2 Transportportaler

De tidligste elektroniske bookingssystemer var i reglen eksklusive/proprietære og opbygget af multimodale transportsælgere med henblik på, dels at optimere transportkæden, men formentlig også for at holde på kunderne. I de seneste år er flere og flere åbne transportportaler skudt op især i USA, hvor der blot kræves

---

<sup>39</sup> Se en nærmere forklaring af HTML standarden i bilag 1

<sup>40</sup> Se mere på adressen <http://esc-systems.com> eller <http://butterfly.dk>

<sup>41</sup> Se mere på adressen <http://ksdsoftware.com>

et abonnement. Hovedsigtet for en betydelig del af disse portaler er, at stille elektroniske løsninger til rådighed for parternes styring af dokumentflowet i og overvågningen af de enkelte trin i transportkæden, både lokalt og globalt. At udviklingen især er startet i USA kendes jo også fra mange andre områder, men allerede i dag har flere af disse portaler salgskontorer i Europa og andre steder i verden. Der er en erkendelse af, at globaliseringen også stiller krav til portalerne, herunder at man ikke kan være global uden samtidig, at være tilstede både lokalt og regionalt.

Som bruger af en portal er der i reglen to indgangsvinkler, som transportkøber eller som transportsælger. Indenfor disse søjler kan en række forskellige moduler til- eller fravælges så de kan tilpasses næsten enhver IT platform og sikre den fuldstændige kommunikation. Uanset om man arbejder fra store "main frame" systemer eller fra en almindelig PC kan de opfylde de konkrete ønsker og muligheder og levere on-line løsninger på en række områder, som f.eks.:

- Direkte booking af transport for alle led i transportkæden
- Dynamisk opdatering af bookingstatus
- Tracking af forsendelser med positionering i transportkæden
- Levering af og dynamisk opdatering af transportdokumenter
- Modtage og afsende dokumenter i forbindelse med im- og eksport
- Styring af multimodale transportter
- Mulighed for at sende tekstmeddelelser
- Adgang til ønskede "timetables" eller "schedules"
- Adgang til listepriser

Transportdokumenter såvel for en enkelt som for multimodale transportter kan blive vist direkte på skærm, fuldstændig som de ser ud på papir. En række basisinformationerne kan trækkes fra de kartoteker, der er gjort tilgængelige hos de tilsluttede parter, f.eks. kundeoplysninger mv. Data genbruges og de dynamiske tilføjelser af data i transportforløbet fastholdes. Der er mulighed for "seamless" forbindelse til told-, havne- og andre myndighedssystemer, der skal adviseres i transportforløbet.

Blandt de større portaler eller elektroniske bookingsystemer mv. skal bl.a. nævnes INTTRA <sup>42</sup>, Tradevision <sup>43</sup> og Descartes <sup>44</sup>. INTTRA er en af de førende B2B portaler indenfor international containerskibsfart, med et medlemskab af bl.a. rederier, der dækker 46% af det oversøiske containermarked, f.eks. Maersk Sealand og P&O Nedlloyd. Der er endvidere 8 såkaldte "logistic providers" <sup>45</sup> som medlemmer f.eks. Danzas. Adgang til systemet kan ske via internettet og/eller med EDIFACT. Oprindeligt var Tradevision primært et bookingsystem for luftfragt, men har efterhånden udviklet sig til et generelt logistik værktøj, med samme adgangsmuligheder som INTTRA. Tradivision er nu købt af Descartes, et tilsvarende system med udgangspunkt i USA. Alle tre systemer kan levere og

---

42 Se mere på adressen <http://inttra.com>

43 Se mere på adressen <http://tradevision.net> - f.eks. under LogiMan Cartoon

44 Se mere på adressen <http://descartes.com>

45 "Logistic providers" er f.eks. speditorsvirksomheder, der leverer totale logistikydelse fra dør-til-dør i en transportkæde uanset de anvendte transportformer.

understøtte de elektroniske og papirudskrivningsmæssige behov i en dør-til-dør transportkæde, kundetilpasset til de fleste områder i verden. Herunder også "track and trace" muligheder.

Tradevision har f.eks. 44 udbydervirksomheder, primært speditører og luftfartsselskaber, som kunder alene i Danmark, mens INTTRA har 14 internationale containerrederier og 8 internationale speditørs- eller transportvirksomheder. På transportkøbersiden har Tradevision 2 kunder her i landet, mens det ikke fremgår hvor mange kunder INTTRA har i Danmark. Der synes dog at være en klar mindre repræsentation blandt transportkøberne, uden det dog er repræsentativt målt på volumen.

Der kan også peges på Schneider Logistics <sup>46</sup>, der er et typisk eksempel på både en amerikansk 3. parts logistik leverandør og en "neutral" transportportal, der er global. De angiver bl.a. besparelser i en størrelsesorden på op til 6% på transportomkostningerne og op til 25% i de administrative omkostninger forbundet med transaktionerne.

Oprindeligt med udgangspunkt i et havnenetværk, er der i Danmark udviklet en portal, som PIC <sup>47</sup> med grene ud til de fleste parter i en multimodale transportkæde. PIC har i dag 80 virksomheder, som kunder i Danmark. DAKOSY <sup>48</sup> i Tyskland har et havne elementet, der i Hamburg havn omfatter 400 speditører, 100 direkte afskibere og 36 havnevirksomheder. DAKOSY har netop indgået aftale med INTTRA om netværksforbindelsen til havnemyndighederne i Hamburg.

Typisk kan disse e-baserede systemer eller portaler leveres hurtigt og implementeres i løbet af få uger, bl.a. ved at udnytte internettet til at skabe direkte interface med alle deltagerne i transportkæden; speditører, agenter, luftfartsselskaber, rederier og vognmænd. Systemerne kan også kobles op med brug af EDIFACT eller andre anvendelige standarder. Afgørende er det, at de eksisterende IT-systemer kobles sammen så f.eks. økonomisystemet kan "tale med" logistiksystemet.

Det amerikanske G-log <sup>49</sup>, anvender bl.a. en figur som nedenstående, til at forklare sammenhængen i sin transportportal. Brugere af portalen eller aktørerne er angivet i det stiplede område for oven og for neden, med adgang til portalens center via de to pile. Over og under dette center er herefter angivet de databaser, programmer mv., der indgår (eller kan indgå) i den løsning man har adgang til. De to pile angiver også, at man via portalen kan komme videre til de aftalte parter, der ligeledes er koblet op.

I den fysiske verden vil aktørerne kunne befinde sig milevidt fra hinanden og fra selve transportportalen, hvortil de elektronisk er koblet op. Den tekniske opkobling kan være via internettet, ved brug af EDIFACT og/eller faste liner. Afgørende er de tekniske muligheder og IT faciliteter hos den enkelte aktør og

---

<sup>46</sup> Se mere på adressen <http://schneider.com>

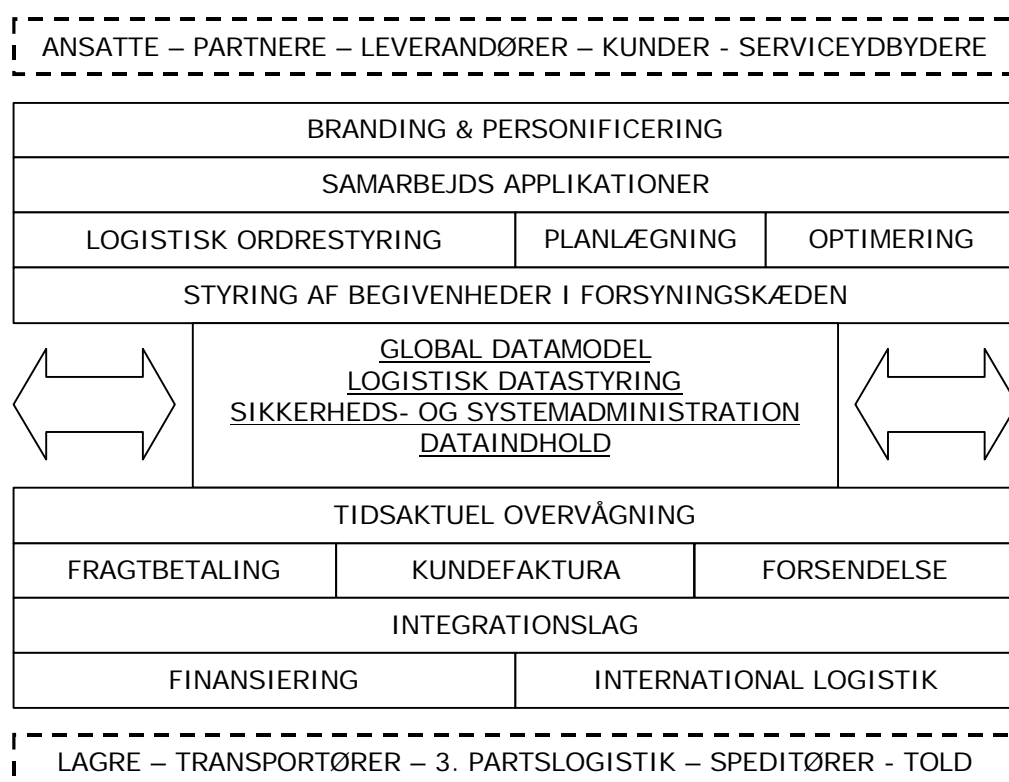
<sup>47</sup> Port Information Center, et netværkssystem for havnevirksomheder, se mere på adressen <http://picit.dk>.

<sup>48</sup> Se mere på adressen <http://dakosy.de>

<sup>49</sup> Se mere på adressen <http://g-log.com>

den forventede datamængde, der skal transmitteres. Tilgangen til portalen sker som nævnt elektronisk via den centrale enhed, den "Globale datamodel". Afhængig af den konkrete aftale med en deltager vil der herfra være elektronisk adgang til de over- eller underliggende faciliteter og applikationer. Alle eksterne kommunikationer mellem parter i et transportforløb eller en transportkæde, vil således gå via portalen og den for den enkelte transaktion nødvendige applikation eller tjeneste.

Figur 10 - Transportportal



Endelig skal også de egentlige fragtauktioner nævnes. Et eksempel herpå er Freight Traders Ltd.<sup>50</sup> i England, der blev oprettet i 2000 og i dag har auktioner med en årlig fragtom sætning på EUR 1,2 mia. Der arbejdes med 4 auktionstyper; - udbud; - hurtigt tilbud; - lukkede auktioner; - åbne auktioner. Freight Traders er på ingen måde involveret udover selve formidlingen af udbud og efterspørgsel direkte på internettet. Når en fragtudbyder og en transportør har fundet hinanden, aftaler de selv f.eks. via andre digitale systemer hvilke vilkår, der skal gælde udover den aftalte pris. For denne service betaler fragtudbyderen mellem 2% og 4% af fragtpriisen, men kun såfremt der indgås en fragtaftale.

Som et eksempel angiver Freight Traders et konkret udbud på en hel lastbil

50 Se mere på adressen <http://freighttraders.com>

mellem Milano og Sheffield. Der indkom på "hurtigt tilbud" 21 bud varierende fra GBP 1.140 til GBP 2.364.

Modsætningen til de egentlige prisauktioner er de elektroniske fragtbørser, som f.eks. Teleroute og TransOnline, der primært anvendes af speditører og vognmænd til alene at forbinde ledig kapacitet med ledig last.

Desværre må det erkendes, at konkret viden om ovennævnte elektroniske muligheder er yderst sparsom i små og mellemstore virksomheder, herunder om det faktiske besparelspotentiale.

### 5.2.1 Delkonklusion - booking og portaler

- 5.2.1.1 Især ved booking af vejtransport anvendes overvejende telefon med efterfølgende telefaxbekræftelse.
- 5.2.1.2 Der mangler i små og mellemstore virksomheder tilstrækkelig viden om de rationaliseringsgevinster og besparelser, der kan opnås gennem et øget datagenbrug i bookingprocessen
- 5.2.1.3 Virksomheder der udbyder elektroniske booking systemer udvikler i stigende omfang generelle logistiske værktøjer, hvor der kan vælges mellem de moduler man har behov for.
- 5.2.1.4 e-baserede systemer eller portaler kan leveres og implementeres i løbet af kort tid, bl.a. ved at udnytte internettet til at skabe direkte interface med alle deltagerne i transportkæden, speditører, agenter, luftfartsselskaber, rederier og vognmænd.

### 5.3 Transportdokumenter - generelt

Med udgangspunkt i aftalelovens § 1<sup>51</sup> er der ikke i dansk ret i almindelighed et krav om, at der foreligger en skriftlig transportaftale, med mindre der på det enkelte område gælder særlige formkrav, jfr. nedenfor. Det betyder, at der ikke generelt vil være problemer forbundet med at anvende telefax eller elektroniske medier i forbindelse med indgåelse af en transportaftale. Af samme årsag er der ikke i den forbindelse et udtrykkeligt behov for en elektronisk signatur. Manglen af en skriftlig aftale kan imidlertid have betydning for parternes retsstilling hvis, der efterfølgende opstår tvist om aftalens indhold og omfang.

Det fremgår til gengæld af pkt. 4.5, at der i forbindelse med transport af farligt gods, i en række tilfælde kræves at skriftlige dokumenter følger den transporterede enhed, enten optaget i eller som bilag til transportdokumentet.

Nedenfor behandles de generelle transportdokumenter indledningsvis efter transportform, jfr. bilag 2 med eksempler på dokumenter.

---

51 Lovbekendtgørelse nr. 781 af 26. august 1996

### 5.3.1 Vejtransportdokument

Mens der ikke findes særlovgivning om fragtaftaler ved national vejtransport, gælder ved international vejtransport CMR-loven, jfr. lovbekendtgørelse nr. 602 af 9. september 1986. Loven er oprindelig vedtaget i 1965 og gennemfører den af FN/ECE i 1956 indgåede internationale konvention om fragtaftaler ved international godstransport ad landevej (CMR-konventionen) <sup>52</sup>. CMR stiller ikke krav om skriftlighed som gyldighedsbetingelse, selvom det bestemmes, at fragtaftalen bekræftes ved fragtbrev, ligesom loven indeholder nærmere regler om fragtbrevets indhold, men det fastsættes udtrykkeligt, at aftalen er gyldig og underkastet CMR-loven, selv om der ikke er oprettet fragtbrev. Loven fastsætter ikke eksplicit hvem der udsteder fragtbrevet, men synes dog at gå ud fra, at det oftest er fragtføreren, hvilket svarer til praksis. CMR-fragtbrevet er ikke negotiabelt og tilhører derfor kategorien "Waybill".

I enkelte specielle henseender gælder der imidlertid et skriftlighedskrav f.eks. modtagerens pligt til ved modtagelsen af godset at betale det beløb, som skyldes efter fragtbrevet o.a. I de tilfælde kan der opstå problemer, ved anvendelse af elektroniske medier. Da CMR-loven samtidig hverken direkte eller indirekte kan fraviges ved aftale, kan parterne næppe indgå en aftale om tilsidesættelse af disse skriftlighedskrav i CMR-loven. Hertil kommer at offentligretlig lovgivning i flere lande, af kontrollenssyn kræver, at der følger et transportdokument med den transporterende enhed.

Udover at fragtbrevet skal oprettes i tre originale eksemplarer er der ikke egentlige formkrav, men den internationale vejtransportorganisation - International Roadtransport Union (IRU), har udarbejdet et modeleksempel, der i reglen bruges som forlæg for de nationale medlemsforeningers standard CMR-fragtbrev. Derimod er der i CMR konkrete bestemmelser om hvad fragtbrevet skal indeholde af obligatoriske oplysninger, samt de fakultative oplysninger det kan indeholde.

### 5.3.2 Jernbanetransportdokument

Lovregler om jernbanetransport af gods, herunder afslutning af fragtkontrakten og oprettelse af fragtbrev fremgår af lovbekendtgørelse nr. 967 af 8. november 2001 om jernbanevirksomhed mv. ved henvisning til den internationale konvention om jernbanebefordringer, COTIF, særligt bilaget CIM <sup>53</sup>. Det fremgår af CIM, at afsenderen skal afgive et behørigt udfyldt fragtbrev, samt at den fælles fragtbrevsformular fastsættes af jernbanerne. Derimod indeholder hverken lov om jernbanevirksomhed mv. eller CIM samme bestemmelse om reglernes præceptivitet, som CMR. COTIF art. 3, § 3, stk. 2, indeholder dog en bestemmelse om, at ansvarsreglerne ikke kan fraviges. CIM-fragtbrevet er ikke negotiabelt og tilhører også kategorien "Waybill"

Ligesom CMR indeholder CIM særlige regler om forhold, der skal angives i fragtbrevet. Af denne som af ovenanførte grund er det ved jernbanetransport

---

<sup>52</sup> Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR).

<sup>53</sup> COTIF = Convention relative aux transports internationaux ferroviaires. CIM = Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises.

formentlig yderst sjældent, at der ikke udstedes et fragtbrev. En papirløs jernbanetransport vil derfor overfor den egentlige transportkøber kun kunne tænkes at forekomme i tilfælde, hvor det er en anden end en egentlig jernbane, som er kontraherende jernbanetransportør, f.eks. en speditør, der befordre stykgods i veksellad eller løstrailer i en kombineret vej- og banetransport.

### 5.3.3 Flytransportdokument

Reglerne om befordring af gods med luftfartøj fremgår af kapitel 9 i lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001 om luftfart. Afsenderen skal i henhold hertil udfærdige luftfragtbrevet (Air Waybill), i praksis er det dog i reglen afsenderens speditør, der udfærdiger et fragtbrev med pågældende luftfartsselskabs logo. Der er ikke i lovgivningen formkrav til luftfragtbrevet, udover at det skal udfærdiges i tre originaleksemplarer, men dog er der fastsat obligatoriske oplysninger til fragtbrevet.

Imidlertid kan man nu efter § 94 undlade at udfærdige fragtbrev, hvis oplysningerne om befordringen registreres på anden måde og afsenderen samtykker heri, samt at befordreren efter anmodning udleverer en godskvittering, der skal indeholde de førnævnte obligatoriske oplysninger. Disse nye regler skal skabe mulighed for at erstatte befordringsdokumenterne med et IT-registreringssystem, jfr. dog pkt. 4.5.3. for så vidt angår befordring af farligt gods. Reglerne gælder endnu kun for nationale flytransporter, men når Montreal Konventionen<sup>54</sup> træder i kraft, vil disse regler også blive gældende for luftfartsselskaber registreret i Fællesskabet.

### 5.3.4 Søtransportdokument

Lovbekendtgørelse nr. 39 af 20. januar 1998, søloven, indeholder blandt meget andet, bestemmelser for konnossement eller Bill og Lading. Lovens regler om befordring af gods er baseret på Haag-Visby-reglerne<sup>55</sup>. Sølovens bestemmelser er ikke til hinder for, at der til transportdokumentet anvendes telefax eller elektroniske medier idet betingelserne vedrørende både "dokument" og underskrift må antages opfyldt. Jfr. bl.a. forarbejderne til søloven<sup>56</sup>.

Et konnossement er i modsætning til et fragtbrev eller en waybill et negotiabelt dokument (i.e. omsætningspapir) og godsets udlevering fordrer at det afleveres til transportøren med kvittering. Det er så at sige nøglen til lasten, og der er derfor behov for en sikker overdragelse. Af den årsag er konnossementet det eneste transportdokument hvor der er behov for en elektronisk signatur, såfremt det elektronisk skal overdrages til andre på retmæssigt vis. I praksis sker udleveringen dog mange gange uden forevisning af konnossement, fordi det ikke er nået frem. I stedet må modtager stille bank- eller andre garantier for det ansvar transportøren påtager sig ved udlevering uden dokument. Til netop dette

---

<sup>54</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal 28. maj 1999.

<sup>55</sup> International konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer af 1924 (Haag) med de ved tillægsprotokollen af 1968 (Visby) vedtagne ændringer.

<sup>56</sup> Betænkning nr. 1215 om befordring af gods, afgivet af sølovsudvalget november 1990.

markedssegment har Bolero International Ltd.<sup>57</sup>, der blev oprettet i 1998 forvaltet af S.W.I.F.T.<sup>58</sup> og TT Club<sup>59</sup>, udviklet et sikkert elektroniske konnossement inkl. elektronisk signatur. Det elektroniske konnossement kan i original udskrives på bestemmelsesstedet i god tid før skibets ankomst. Her i landet er anvendelsen af Bolero dog begrænset og dermed også behovet for elektronisk signatur i forbindelse transportdokumenter. Det hænger også sammen med, at behovet for anvendelse af Bolero er snævert knyttet til brugen af rembursen, en betalingsform på retur. Af eksemplet i kapitel 6 fremgår således at konnossement eller Sea Waybill fremsendes, som låst PDF-fil vedlagt en e-mail.

Søloven indeholder tillige regler for brug af Sea Waybill eller søfragtseddel. I forbindelse med de førnævnte forarbejder til den nuværende sølov konstaterede man, at Sea Waybill var et resultat af tidens hurtige transportsystemer, hvor konnossementets udleveringsmekanisme "against surrender of the document" kunne medføre dyrebar ventetid. Det var derfor naturligt i søloven, at indføre det mønster for fragtsedler, der var kendt indenfor jernbane-, vejtransport- og lufttreden, nemlig at godset udleveres på bestemmelsesstedet til den navngivne modtager, så snart det er ankommet. Sea Waybill anvendes i udstrakt grad indenfor nærskibsfarten f.eks. på Nordsøen, samt på de transatlantiske ruter.

### 5.3.5 Sammenfatning

Udover de af lovgivningen direkte flydende transportdokumenter har organisationer som f.eks. BIMCO<sup>60</sup>, ICC og FIATA<sup>61</sup> udviklet især multimodale og/eller kombinerede transportdokumenter med tilhørende klausuler målrettet til konkrete transporttyper, som det fremgår af bilag 2. Uanset hvilken type transportdokument der anvendes har de dog alle det til fælles, at de dokumenterer den indgåede transportaftale og regulerer forholdene mellem parterne i aftalen, som oftest en afsender, en modtager og en transportør. Transportdokumenternes forskellige klausuler eller "det der står med småt" er derfor en integreret del af den indgåede aftale. Klausulerne er dog ikke medtaget i eksemplerne i bilag 2, da de ikke har særlig betydning for denne analyse.

Det fremgår endvidere ovenfor, at lovgivningen på visse områder fastsætter ufravigelige regler, der bl.a. har til hensigt at beskytte den svage part i et aftaleforhold. Der er endvidere krav til de obligatoriske oplysninger, som transportdokumentet skal indeholde. Hertil komme en række fakultative oplysninger dokumentet kan indeholde. Nedenfor er en oversigt over lovgivningens krav til obligatoriske oplysninger for de fire transportformer.

Som det vil bemærkes af oversigten, er der betydelige forskelle til obligatoriske oplysninger i transportdokumenter for de forskellige transportformer. En del af årsagen hertil skyldes forskelle i det historiske udgangspunkt for de bagved liggende internationale konventioner, samt naturligvis de forskelligheder, der

---

<sup>57</sup> Se mere på adressen <http://bolero.net>

<sup>58</sup> The Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication.

<sup>59</sup> TT Club forsikre bl.a. 2/3 af verdens containerflåde.

<sup>60</sup> The Baltic and International Conference, se mere på adressen <http://bimco.org>.

<sup>61</sup> International Federation of Freight Forwarders Associations. Se mere på adressen <http://fiata.com>.

fremgår af hver enkelt transportforms karakteristika. Når man ser på de i bilaget viste eksempler, er der også tydelige forskelle selvom udgangspunktet er FN's forlæg. Typisk er der tale om rubrikker relaterede til en specifik transportform, som erfaringen har vist var nødvendige.

De nævnte forskelle er imidlertid ikke en hindring for elektroniske transportdokumenter eller genbrug af data i det dokumentflow, der følger en transportkæde. På den anden side må man også gøre sig klart, at tanken om et enkelt multimodalt eller kombineret transportdokument støder på en række problemer. Dels kan der være tale om konventionsmæssigt forskellige behov, dels de forskelle erfaringen har udviklet i form af forskellige standardklausuler indenfor hver transportform. Sidst men ikke mindst er det naturligvis afgørende for parterne i en transportaftale, på hvilke vilkår den konkrete aftale indgås, for de områder hvor lovgivningen i øvrigt tillader aftalefrihed.

For så vidt angår transport af stykgods skal nævnes, at der ofte udstedes underfragtbreve af den speditør el.l., der konsoliderer flere stykgodsforsendelser. Indenfor luftfragt kaldes sådanne underfragtbreve for "House Way-bill (HWB)" og de regulerer aftalevilkår mellem speditøren og den enkelte afsender af stykgods. For hele konsolideringen udstedes så et normalt Air Waybill med luftfartsselskabet og speditøren, som aftaleparter.

### **5.3.6 Delkonklusion - transportdokumenter**

- 5.3.6.1 De større virksomheder der anvender EDIFACT eller anden on-line booking, bruger i stort omfang Waybill fremfor konnossement ved søtransport.
- 5.3.6.2 Bortset fra det ret begrænsede og vigende behov for elektroniske konnossementer i forbindelse med rembursen, har analysen ikke kunne konstatere noget reelt behov for en elektronisk signatur i det øvrige dokumentflow.
- 5.3.6.3 For samtlige transportformer må det konstateres, at et elektronisk dokument ikke kan stå alene, da dokumentet i en række tilfælde skal følge transportmidlet, f.eks. i forbindelse med transport af farligt gods.

**Oversigt over de i lovgivningen kræve obligatoriske oplysninger**

<b>PRÆCEPTIVE ANGIVELSER</b>	<b>SØ<sup>I</sup></b>	<b>SØ</b>	<b>FLY<sup>II</sup></b>	<b>BANE</b>	<b>VEJ</b>
Dokumenttype	B/L	SWB	AWB	CIM	CMR
* Godsart	X	X		X	X
* Mærke	X	X			X
* Antal/vægt/volumen	X	X	(X)	X	X
* Pakning tilstand	X				
* Transportør	X	X			X
* Transportmiddel reg. nr.				X	
* Aflaster/afsender	X	X		X	X
* Lastested	X		X(X)		X
* Dato for modtagelse	X			X	X
* Modtager		X		X	X
* Losse-/bestemmelsessted	X		X(X)	X	X
* Udstedt sted	X				X
* Udstedt dato	X				X
* Transportvilkår		X			
* Betaling af fragt og omkostning.	X	X			X
* Vedlagte dokumen./anvisninger				X	X
* Konventionserklæring	X				X
* Højere ansvarsgrænse	X				
* Mellemlanding			X(X)		
* Warszawa begrænsning			X		
* Underskrift	X	X			X
* e-dokument tilladt	X	X	(X)		X

Note I: On board B/L kræver yderligere skibsnavn, nationalitet og tid for lastningens afslutning angivet.

Note II: Det i () angivne gælder kun ved national luftfragt.

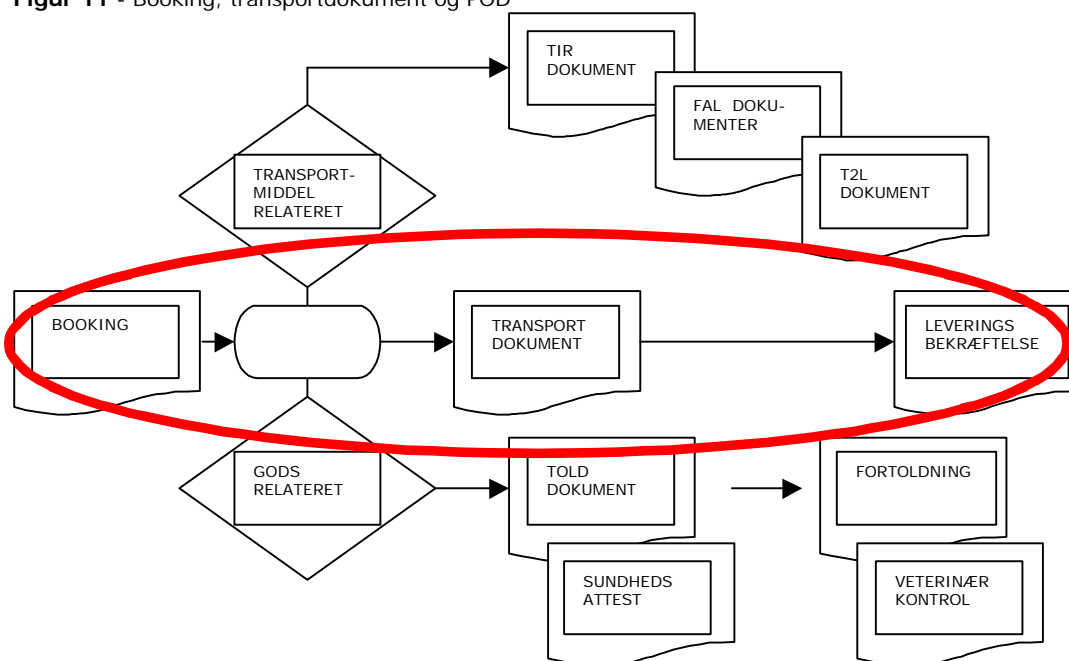


## 6. Kapitel - Dokumenter initieret hos transportsælger

### 6.1 Beskrivelse af transportsælgers dokumentflow

Forholdene omkring booking og transportdokument fremgik af forrige kapitel. Det konstateredes her, at mange data på ny indtastes hos transportsælger, men at de efterfølgende kan genbruges i et vist omfang. Det fremgik endvidere af kapitel 4 og 5, at der i langt de fleste tilfælde er behov for en papirudgave af transportdokumentet, bl.a. i forbindelse med transport af farligt gods, men også f.eks. af hensyn til myndighedernes kontrol. I figur 11 tages udgangspunkt i højresiden af dokumentflowet, som det bl.a. fremgik af figur 9, med de centrale elementer; booking af transport, transport dokument og leveringsbekræftelse. I figur 11 tilføjes, som to nye elementer de dokumenter, der især relaterer sig til enten transportmidlets eller til godset transit og/eller grænsepassage, og som i reglen initieres af transportsælger.

**Figur 11** - Booking, transportdokument og POD



I et forenklet eksempel beskrives dokumentflowet nedenfor. Af betydning for datamæssigt genbrug set med transportørernes øjne er tillige de følgedokumenter, der skal udfærdiges dels med relation til transportmidlets passage af grænser og dels dokumenter i relation til gods i transit. Derimod vil det sundheds- og veterinærmæssige papirflow ikke blive yderligere beskrevet, da dette område er så specielt, at det ikke er vurderet at kunne bidrage til de generelle konklusioner af analysen.

### 6.2 Booking og transportdokumenter

For en transportør, der opererer som NVOCC (Non Vessel Owning Common Carrier) i nærskibsfarten, kan det være et ganske kompliceret puslespil at få styr på alle elementer i en transportkæde. Nedenstående er en beskrivelse primært

af det generelle dokument- og dataflow, der kan indgå i sådan en transportkæde, hvor der sker direkte henvendelse til transportøren udenom de i kapitel 5 nævnte elektroniske bookingsystemer.

Som tidligere nævnt er man, p.g.a. markedsforholdene, ofte nødt til at være fleksibel overfor kunder bl.a. med den måde en booking sker på. Uanset om det skyldes markedet kommer de fleste forespørgsler på fragt via telefon. På baggrund heraf oprettes i det anvendte IT-system en kundeprofil, der naturligvis løbende kan udbygges. På baggrund af forespørgslen udarbejdes et fragttilbud, der knyttes til kundekartoteket. Tilbuddet afgives enten telefonisk eller sendes, som e-mail eller telefax til kunden. Accepten i form af en såkaldt bookingnote afgives i reglen skriftligt, som e-mail eller telefax og kan indeholde grundlæggende data til brug for udfærdigelse af konnossement eller Sea Waybill.

Bookingdata indtastes i IT-systemet, hvor en del af oplysningerne automatisk trækkes fra kundekartoteket. Der går straks en on-line forespørgsel til det anvendte rederi's equipmentbank for at reservere en container og hvorfra rederiet on-line får et udleveringsadvis. Fra rederiet kommer udleveringsreferencer og pick-up point, der af transportøren anvendes til at bekræfte bookingen overfor kunden. Endvidere danner disse oplysninger baggrund for udarbejdelse af en "haulage instruction", der kan trække på forskellige kartoteksoplysninger i IT-systemet, og dertil anvendes til den konkrete bilbestilling. Dels skal en tom container hentes på containerdepotet og køres til kundens lager og dels skal den lastede container efterfølgende indleveres på containerterminalen i tide for den ønskede afgang. Først på det tidspunkt hvor den tomme container udleveres, er den gennem sit registreringsnummer individualiseret for den pågældende transportkæde. Dette nummer er væsentligt for bl.a. transportdokumentet, men også for styringen via den nævnte equipmentbank.

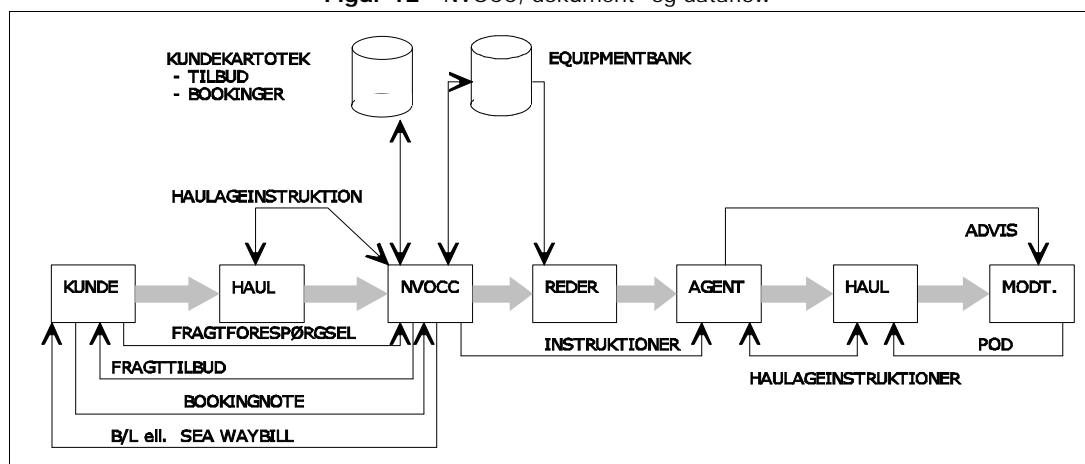
Har transportkøber ikke allerede i bookingnote givet alle de fornødne oplysninger, skal de nu fremskaffes med henblik på supplerende data til konnossement eller Sea Waybill samt vedrørende told og andre formaliteter. Efter ankomsten til containerterminalen adviseres transportør, rederi og Told Skat m.fl. hovedsagelig on-line. Når lastning er afsluttet, kan konnossement eller Sea Waybill frigives til kunden f.eks., som låst PDF-fil vedlagt en e-mail.

I forbindelse med skibets ankomst til bestemmelseshavnen har transportøren on-line givet instruktioner om udlevering fra containerterminal, toldformaliteter o.l. via sin agent i havnen. Der afsendes advis til modtager samt en "haulage instruction", de sendes til gengæld ofte med telefax. Så snart containeren er tom og almindeligvis indenfor den aftalte "free time" køres containeren tilbage til containerdepotet, hvor rederiets agent kvitterer for tilbagelevering via telefax.

En integreret del af "haulage instruction" er modtagers kvittering for modtagelse af varerne, der bl.a. overfor kunden kan anvendes som bevis - POD (Proof of Delivery) for rigtig aflevering. Snarest efter leveringen vil transportøren udarbejde sin faktura, der i hans IT-system trækker på de tidligere data i sagen så som booking- og tilbudsdetaljer. Ved komplicerede forsendelser udarbejdes ofte et fakturaforslag og efter godkendelse sendes endelig faktura typisk til kunden via e-mail.

I en meget forenklet form kan aktører og transaktioner anskueliggøres, som figur 12, der er en anden måde at vise de centrale elementer fra figur 11. Det skal dog bemærkes, at hverken forbindelser til/fra containerdepoter, rederiets interne forbindelser eller forbindelser til told- og havnemyndigheder indgår i figuren.

Figur 12 - NVOCC, dokument- og dataflow



Styring af de samlede processer i en multimodal transportkæde kan naturligvis også ske under anvendelse af den type værktøjer eller portaler, som beskrevet i kapitel 5. Efterhånden har disse udviklet sig til generelle logistiske værktøjer, der kan anvendes både til den fysiske styring, dokumentbehandling og fakturering.

### 6.3 Transportmiddelrelaterede dokumenter

Transport af varer indenfor EF, der har oprindelse i Fællesskabet kræver ikke toldmæssigt forsendelsespapirer eller sikkerhedsstillelse. Omvendt kræves der for varer uden denne oprindelse en eller anden form for sikkerhed for bl.a. betaling af told og afgifter. Det omfatter således varer, der indkommer til, forlader eller transiterer EF. Disse varer er underkastet en forsendelsesprocedure. Fællesskabsforsendelsesordningen behandles nærmere under godsrelaterede dokumenter. Af de transportmiddelrelaterede dokumenter vil primært TIR-dokumentet, der vedrører international vejtransport og FAL-dokumenterne ved søtransport blive beskrevet nedenfor.

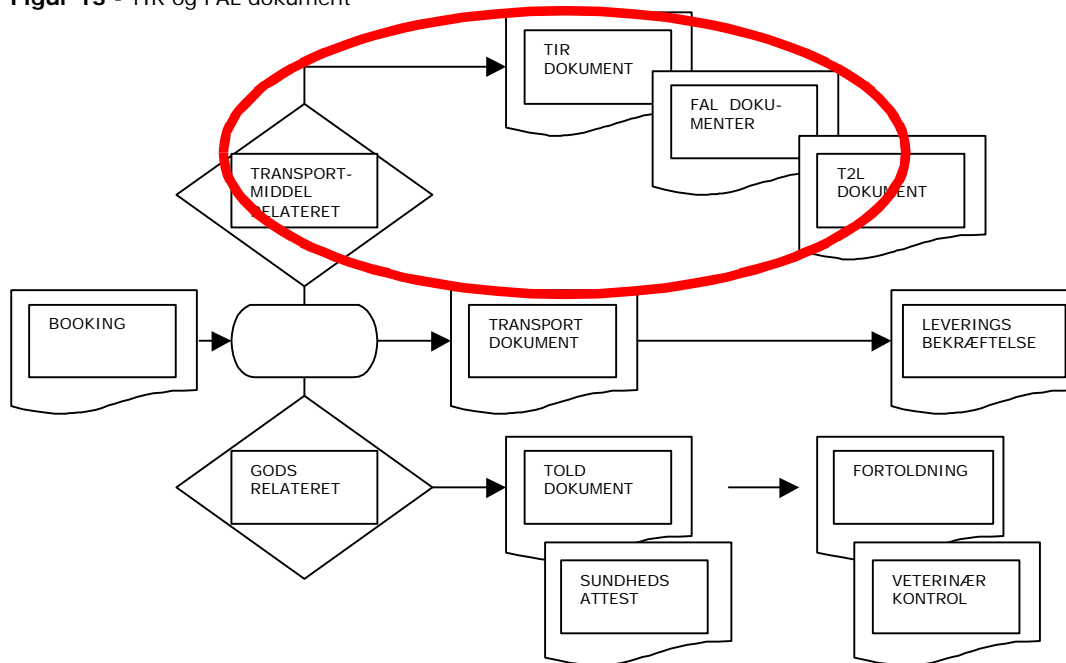
#### 6.3.1 TIR-dokument

TIR-ordningen <sup>62</sup> er en international toldgarantiordning, hvis rammer er fastlagt i en konvention. Formålet er at lette afviklingen af den internationale godstransport gennem fritagelse for toldundersøgelser ved hver grænseovergang. Til gengæld er man forpligtet til at lade toldmyndighederne undersøge godset ved køretøjets eller containerens afgang og ankomst, samt lade det forsegle <sup>63</sup>.

<sup>62</sup> Transport International Routier.

<sup>63</sup> TIR-konventionen med kommentarer mv. findes på Internettet på adressen [www.unece.org/trans](http://www.unece.org/trans) i engelsk og fransk udgave. Også lande som f.eks. Sydkorea har tiltrådt konventionen.

Figur 13 - TIR og FAL dokument



For at kunne benytte TIR-ordningen skal transportøren her i landet være godkendt af vognmandsorganisationen DTL (Dansk Transport og Logistik) og køretøjet samt toldlukket <sup>64</sup> være godkendt af toldmyndighederne. Som sikkerhed for betaling af told- og afgifter skal transportøren endvidere stille en bankgaranti overfor DTL.

Udstedelsen af TIR-carneter, der findes i sæt med 4, 14 eller 20 sider, sker hos specialforeningen ITD (International Transport Danmark) hvor bestilling skal ske skriftligt på særlig bestillingsformular. Carnetet skal udfyldes tydeligt og gerne på maskine. Indehaveren har over for toldmyndighederne det fulde ansvar for de i carnetet anførte oplysninger.

Hvis der kun er ét afgangstoldsted og ét bestemmelsestoldsted, skal carnetet indeholde mindst 2 blade for afganglandet/-toldområdet, 2 blade for bestemmelseslandet og 2 blade for hvert land/toldområde, der transiteres. For hvert yderligere afgang- eller bestemmelsestoldsted skal der 2 blade ekstra til.

Varerne og vejkøretøjet, kombinationen af køretøjer eller containeren skal sammen med TIR-carnetet frembydes ved afgangstoldstedet. Her kontrollerer toldmyndighederne, at de oplysninger, der er angivet i godsmanifestet er rigtige og herefter forsegles toldlukket.

Ved hver grænseovergang forevises køretøjet sammen med TIR-carnetet, således at toldmyndighederne kan konstatere, at toldseglet er intakt, og stemple carnetet.

En ubrudt forsegling er toldmyndighedernes garanti for, at køretøjet ikke har

<sup>64</sup> En forsegling af ladet på en lastbil, der f.eks. er dækket med presenning, i form af en såkaldt toldplombering.

været åbnet og køretøjet kan under normale omstændigheder passere grænseovergangene uden at toldmyndighederne undersøger godset. I henhold til TIR-konventionen (artikel 23) har toldmyndighederne kun i specielle tilfælde ret til at kræve undersøgelse af køretøjer og gods under TIR-carnet.

Ved ankomsten til godsets bestemmelsessted forevises køretøjet for den nærmeste toldmyndighed (bestemmelsestoldstedet), som kontrollerer, at plomberne er ubrudte og at det gods, der er angivet i TIR-carnetet, er til stede.

Indenfor Fællesskabsretten kan TIR-ordningen kun anvendes for transportere, der starter og slutter udenfor EF og hvor varer udefra til EF transporteres sammen med varer til et 3. land, samt endvidere hvor varer mellem to steder i EU må passere gennem tredjelandets område.

### 6.3.2 FAL-dokumenter

Mens import til EF og eksport fra EF med skib toldmæssigt følger de samme procedurer, som gælder for andre transportmidler er nærskibsfarten indenfor EF noget anderledes stillet. Når et skib forlader en havn i EF for at sejle til en anden havn i EF, forlader skibet Fællesskabets toldområde og kommer først ind igen i ankomsthavnen. Det betyder at toldbehandling i princippet skal finde sted efter gældende regler. I 1998 indførtes imidlertid begrebet "bevilling til fast rutefart", hvorved omfattede skibe i et vist omfang sidestilles med landtransport for så vidt angår de toldmæssige foranstaltninger.

Godkendte rederier kan anvende to forenkede procedurer, den første (niveau 1) hvor der udstedes 2 manifeste eller den anden (niveau 2) hvor der kun udstedes 1 manifest. For niveau 1 skal det ene manifest omfatte ikke-EF-varer (T1) og den anden varer med EF oprindelse (T2). Begge manifeste skal påtegnes i afgangshavnen og et kopi af hver forbliver her, mens et kopi af hver følger godset til ankomsthavn hvor de forelægges, som forsendelsesangivelse.

For niveau 2 forenklingen skal der kun udfærdiges et manifest, hvor der ud for hvert optaget konnossement skal angives den toldmæssige status. Manifestet sendes til ankomsthavn, hvor toldmyndighederne efterfølgende kan foretage kontrol. Rederier, samlegodsspeditører mv. skal derfor opbevare de herfor fornødne optegnelser.

Med udgangspunkt i EF's og andre landes toldprocedurer og dokumentkrav har en komité under FN's internationale søfartsorganisation IMO <sup>65</sup> udviklet standardiserede formularer (også elektroniske) baseret på "The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL Convention)", benævnt FAL forms eller FAL dokumenter. De dokumenter myndighederne i henhold til internationale aftaler kan kræve omfatter følgende:

- IMO General Declaration (1)
- Cargo Declaration (2)

---

65 International Maritime Organization.

- Ship's Stores Declaration (3)
- Crew's Effects Declaration (4)
- Crew List (5)
- Passenger List (6)
- Dangerous Goods (7)

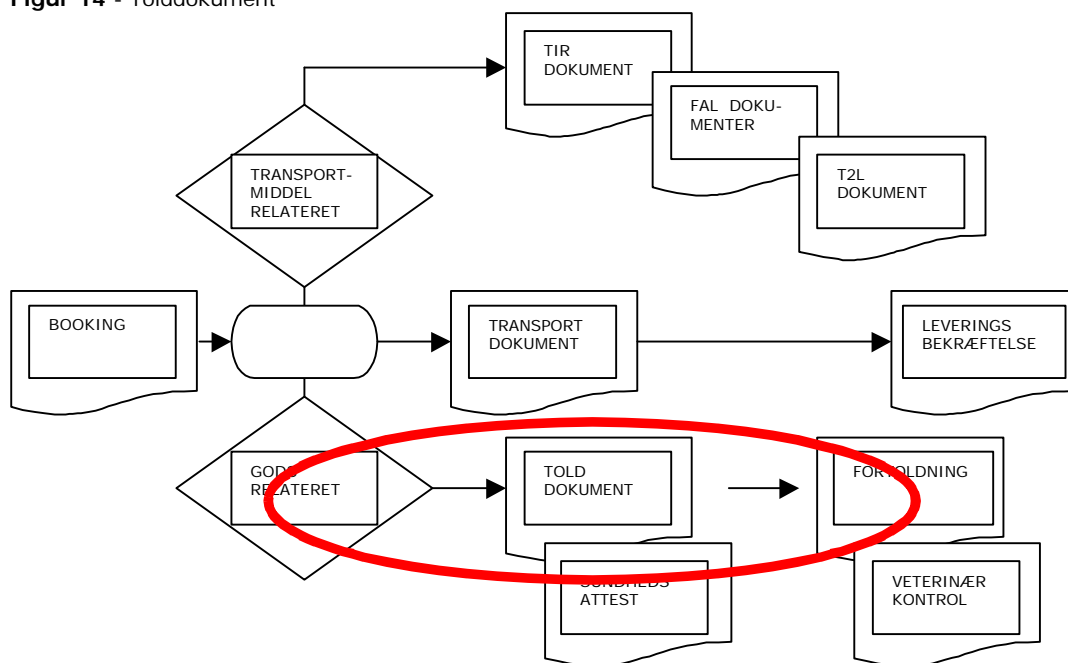
Hertil kommer yderligere et under den internationale postkonvention og et under de internationale sundhedsregler. Efter IMO's opfattelse udgør (1), (5) og (7) den maksimale nødvendige information, mens (3) og (4) udgør minimum.

De herfor fornødne data genereres for langt de fleste rederiers vedkommende som datagenbrug, enten internt i rederierne eller f.eks. via de under pkt. 5.2 nævnte portaler i opkoblinger til forskellige havnesystemer og eller toldsystemer.

#### 6.4 Godsrelaterede dokumenter

De grundlæggende toldprocedurer i forbindelse med eksport af varer fra EF er beskrevet i pkt.4.6.2 om udførselsproceduren, herunder hvornår der er krav om anvendelse af enhedsdokumentet <sup>66</sup>. I den proces medvirker eksportørerne i større eller mindre grad selv. Nedenfor redegøres der for modsætningen hertil, forsendelses- eller transitsystemet under en toldsuspensionsordning, der næsten udelukkende er et område for transportører.

Figur 14 - Tolddokument



<sup>66</sup> Enheds- eller SAD-dokumentet (Single Administrativ Document) er udformet efter reglerne i Kommissionens forordning nr. 2454/93 med senere ændringer og anvendes i EU- og EFTA-lande samt en række andre lande.

Den 2. december 2002 tilsluttede Danmark sig det nye transitsystem - NCTS (New Computerized Transit System). Toldmyndighederne i Tyskland, Schweiz, Italien, Spanien, Holland, Norge og Tjekkiet har sat deres systemer i drift og resten af landene i EU, EFTA og VISEGRAD skal være tilsluttet NCTS senest den 1. juli 2003.

Selve forsendelsesprocedurerne ændres ikke af datamatiseringen, men der foretages nogle justeringer i reglerne om forsendelse. Forsendelsesangivelsen eller enhedsdokumentet erstattes af et forsendelses-ledsagedokument. En forsendelse, der startes i transitsystemet, ledsages ikke af en forsendelsesangivelse. Oplysningerne lagres i transitsystemet, men for at forsendelsen skal kunne identificeres under transporten medfølger ledsagedokumentet. Dokumentet, som er en udskrift fra toldstedets eller den godkendte afsenders system, ligner den nuværende angivelse og håndteres på samme måde på toldsteder, der endnu ikke er tilsluttet transitsystemet. Der er hermed lagt mere intelligens ind i systemet.

Virksomheder, der anvender standardproceduren, kan tilsluttes transitsystemet mens virksomheder, der har tilladelse som godkendt afsender og/eller godkendt modtager, skal være tilsluttet systemet. Det er fortsat muligt under standardproceduren at angive på papir ved at anvende forsendelsesangivelsen, hvilket dog medfører en længere ekspeditionstid hos Told Skat.

Med IT-løsninger tilbydes, at oplysningerne kan afgives via EDIFACT (batchløsninger), men på et senere tidspunkt vil det være muligt at afgive via XML. Opkobling til systemet sker efter henvendelse til Told Skat.

Når en forsendelsesangivelse startes i transitsystemet sker der under standard-proceduren følgende:

- Virksomheden sender angivelsen til afgangstoldstedet, hvor oplysningerne valideres.
- Angivelsen får tildelt et referencenummer, der benævnes MRN (Movement Reference Number).
- Varerne frembydes - sammen med MRN-nummeret - på afgangstoldstedet og efter kontrol af sikkerhedsstillelsen, en eventuel fysisk kontrol samt plombering af forsendelsen udskrives ledsagedokumentet, som skal følge transporten til bestemmelsestoldstedet.

Ved den forenklede procedure foregår det på samme måde som nævnt ovenfor, men uden frembydning af varerne:

- Virksomheden sender angivelsen til afgangstoldstedet, hvor oplysningerne valideres.
- Angivelsen får tildelt et MRN nummer.
- Varerne skal ikke frembydes på afgangstoldstedet, den godkendte afsender udskriver selv ledsagedokumentet, når forsendelsen er blevet frigivet. Transporten afgår til bestemmelsestoldstedet, hvor angivelsesoplysningerne allerede findes.

Når transporten ankommer til bestemmelsestoldstedet, afleveres ledsagedokumentet til toldstedet, der afsender en elektronisk ankomstmeddelelse til

afgangstoldstedet. Bestemmelsestoldstedet registrerer - efter en eventuel kontrol - forsendelsen i systemet. En elektronisk kontrolmeddelelse sendes straks herefter til afgangstoldstedet, hvor forsendelsen lukkes. Såfremt bestemmelsestoldstedet ikke er tilsluttet transitsystemet sender toldstedet et eksemplar af ledsagedokumentet tilbage til afgangstoldstedet, som lukker forsendelsen.

## 6.5 Sammenfatning

Pkt. 4.3 beskrev en række af de mere eller mindre interne processer og adviser, der bliver sat i gang hos transportkøberen når en ordre skal behandles. På tilsvarende vis iværksætter den transportør, der modtager en booking en stribe foranstaltninger, afhængig af bl.a. den pågældende transports kompleksitet.

Det eller de IT-systemer den enkelte transportvirksomhed betjener sig af, har dog alle en væsentlig forskel i prioritering i forhold til det design man finder i handels- og produktionsvirksomheder. Det er indlysende, at alle virksomheder vil have mest fokus på økonomisiden med salg og ordrebehandling formentlig som den næste prioritet. Herefter vil prioriteterne i handels- og produktionsvirksomheder i højere grad være rettet mod deres individuelle primære produktion. Afhængig af hvor meget transportomkostninger vægter i virksomhedens samlede omkostningsbillede vil dette område blive prioriteret derefter. Modsætningsvis er transport selve produktionen i transportvirksomheden og der findes i dag næppe transportører uden de i udstrakt grad betjener sig af IT og genbrug af data.

På den anden side er transportvirksomhedens interface overfor transportkøberne i høj grad afhængig af markedsvilkårene, det vil sige kundemassens betydning og deres ønsker om f.eks. at booke via telefon og telefax. Det betyder, at stort set alle data igen skal indtastes hos transportøren, idet dog visse kundeprofiler o.a. vil ligge i et kundekartotek. Data overgår på ny til et elektronisk medie og kan herefter gøres egnede til datagenbrug i senere faser af dokumentflowet.

For transportvirksomheder finders der en række målrettede programsystemer eller portaler, der er velegnet til en elektronisk styring af de forskellige processer, herunder dokumentflowet, i transportforløbet, jfr. bl.a. pkt. 5.2.

### 6.5.1 Delkonklusion - transportsælgeres dokumentflow

6.5.1.1 Transportvirksomheder anvender i meget stort omfang datamæssigt genbrug under anvendelse af de systemer, der er til rådighed for kommunikation med samarbejdsparter og underleverandører. I forhold til kunder er man i et vist omfang underkastet markedet i valg af interface.

6.5.1.2 Et TIR-carnet er ikke i sig selv egnet til brug i et elektronisk system, men den bilagte ladeliste kan imidlertid godt være det.

6.5.1.3 Fællesskabets nye transitsystem, NCTS, der inden 1. juli 2003 omfatter EU, EFTA og VISEGRAD landene, giver kun mulighed for at afgive oplysninger via EDIFACT, men forberedes også for en XML løsning.

## 7. Kapitel - Barrierer, koncepter og anbefaling

### 7.1 Generelt

IT er identificeret som en af hjørnesteenene i udviklingen af transportsektoren og i effektiviseringen af de multimodale transportkæder. IT er nødvendig, så der løbende kan følges op på de enkelte led i kæden, enten som bekræftelse på levering eller i form af afvigelsesrapportering. IT er en forudsætning for hurtigt, at kunne levere de ønskede oplysninger. Ved hjælp af moderne informationsteknologi kan transportvirksomheden registrere oplysninger om den leverede præstation fordelt på de enkelte operationer, samt de tilknyttede omkostninger.

Transportområdet er i dag bredt repræsenteret på internettet. Flere og flere virksomheder, store som små, anvender i dag internettet til forskellige formål. Internet er en helt ny måde at kommunikere på, der kan bruges som medie eller transmissionsnet til at sende meddelelser - internt og eksternt - via e-mail. Internettet gør det lettere for mange virksomheder - især de små og mellemstore - at få optimeret transportkæden. Internettet er nemt at bruge, og det er billigere, mere åbent og mere fleksibelt end EDIFACT.

De større virksomheder har skabt konkurrencefordele gennem informationsteknologi. IT-udviklingen kan understøtte ideen om et tættere samarbejde mellem transportkøbere og -sælgere ved at reducere den administrative reaktionstid i det totale informationsflow. For de små og mellemstore virksomheder vil der også kunne opnås betydelige fordele ved indførelse af ny informationsteknologi. Men da disse virksomheder ofte har færre ressourcer, vil det være centralt at udvælge de områder, hvor der især vil være fordele ved indførelse af ny teknologi.

De gevinster der kan opnås ved anvendelse af IT er bl.a.:

- Rationalisering
- Effektivisering
- Bedre styring af transportopgaverne og transportkæderne
- Bedre kvalitet ved opsamling af data til brug for afvigelsesrapporter
- Præcise og målrettede informationer

IT-teknikken har gjort det muligt - til en rimelig pris - for virksomheder hele tiden at være i kontakt med hinanden.

Større virksomheder er således fuldt ud klar over rationaliseringsgevinsten og udtrykker det f.eks. således: "e-handel, EDI og internettet erstatter i stigende grad de traditionelle telefon-/faxordre, derved frigøres der tid til mere proaktiv rådgivning af kunderne."

Hvor større virksomheder ikke helt udnytter mulighederne i IT, er det oftest udtryk for en konkret prioritering af hvilke områder i virksomheden, der p.t. skal tilgodeses. Man bør i den forbindelse være opmærksom på, at denne type virksomheder oftest har egen IT-afdeling, det vil sige selv har den fornødne ekspertise.

Modsætningen hertil er en stor gruppe små og mellemstore virksomheder, hvor der kunne gøres en betydelig indsats for, at påvise konkrete rationaliseringsgevin-

ster gennem en øget IT anvendelse. For det første ved, at de for dokumentflowet fornødne data opfanges elektronisk så tidligt som muligt i forløbet, f.eks. allerede i forbindelse med kundernes afgivelse af købsordre til handels- og produktionsvirksomheder. Det gælder særligt ved genuskøb af store volumener.

Den manglende elektroniske transmission af data ved booking af transport bør være et andet fokuspunkt overfor små og mellemstore virksomheder. Flere danske transportvirksomheder kan i dag tilbyde IT-opkoblinger, som en del af en samlet logistikløsning for deres kunder. Selvom der ofte er tale om eksklusive eller proprietære systemer, giver de mulighed for, at den enkelte aktør løbende kan indlæse data, der kan genbruges i de efterfølgende processer i transportkæden.

Her kunne de IT virksomheder, der udbyder elektroniske booking-systemer, portaler mv. være en alternativ løsning. Selvom hovedparten af portalerne har deres udspring i USA, er de grundlæggende tvunget til at være globale. Det kan bl.a. aflæses af, at flere og flere åbner salgskontorer i Europa. Hovedsigtet for en betydelig del af disse portaler er, at stille elektroniske løsninger til rådighed for parternes styring af dokumentflowet i og overvågningen af de enkelte trin i transportkæden. De kan derfor ikke være globale, uden også at være regionale og lokale. Transportportalerne er åbne systemer.

Blandt de væsentligste elementer skal særligt fremhæves:

- ! Dynamiske transportdokumenter
- ! Tilførelse af intelligens ved træk på tilgængelige databaser
- ! Løbende elektronisk opfølgning på transportafviklingen

Med henblik på beregning og påvisning af rationaliseringsgevinsten, ved i stigende grad, at erstatte traditionelle telefon-/faxordre med anvendelse af e-handel, EDI og internettet har Institut for Transportstudier <sup>67</sup> og Teknologisk Institut, Transport og Logistik <sup>68</sup>, udarbejdet et omfattende materiale herom.

De to institutter stiller gennem deres materiale en række detaljerede spørgsmål, der fører frem mod en evaluering af rationaliseringspotentialet i den konkrete virksomhed. Bl.a. behandles virksomhedens barrierer for øget IT-anvendelse, med spørgsmål til omkostninger, ledelsens og medarbejdernes holdninger og/eller kompetencer, organisatorisk omstilling, om kundepotentialet er for lille, om teknisk kompleksitet og datasikkerhed. Yderligere oplysninger findes på de respektive hjemmesider.

## 7.2 Barrierer

Analysen har registrerede en række problemer og barrierer for IT-anvendelse i multimodale transportkæder, særligt blandt de små og mellemstore transportsælgerende og transportkøbende virksomheder.

---

<sup>67</sup> Transportvirksomheder i det 21. århundrede.

<sup>68</sup> EDI cost/benefit-analyse.

I skemaform kan de væsentligste problemer summeres som nedenfor, med de tilhørende løsningsforslag i kursiv og angivelse af hvem, der primært kan løse opgaven med fede typer i parentes:

<b>Sted i transportkæden</b>	<b>Aktør</b>	<b>Dokument</b>	<b>Barrierer</b>
	<i>Løsninger (initiativtager)</i>		
Ordreindgang	Køber & Afskiber	Købsordre	Køber sender pr. tlf. ell. fax
	<i>"Overtale" køber (kunder) til at benytte en on-line web-baseret løsning via afskibers (sælgers) hjemmeside, f.eks. ved at give rabat for sådanne bestillinger. Kræver i princippet kun begrænsede ressourcer, at få koblet virksomhedens ordrebehandlingssystem op på de indkomne ordre via web-bestilling. (Erhvervslivet)</i>		
Ordreindgang	Afskiber	Ordrebekræftelse	Køber vænnet til at få pr. tlf. ell. fax
	<i>Når ordre kommer ind via web-bestilling kan ordrebekræftelser sendes on-line på flere måder, hvoraf den mest simple er som vedlagt fil til en e-mail. (Erhvervslivet)</i>		
Ordreindgang	Afskiber	Faktura	Køber vænnet til at få pr. fax ell. brev
	<i>Når ordre kommer ind via web-bestilling kan faktura er sendes on-line på flere måder, hvoraf den mest simple er som vedlagt fil til en e-mail. (Erhvervslivet)</i>		
Ordrebehandling	Afskiber	Interne ad-viser	Her er sjældent barrierer og de fleste har lagt intelligens ind i form af f.eks. kundekartoteker mv. ind i deres interne IT-systemer.
	<i>Mange små og mellemstore virksomheder vil kunne optimere udnyttelsen af deres eksisterende IT-system gennem konceptet "Business Integration", som f.eks. Microsoft leverer (se evt. <a href="http://microsoft.dk/business">http://microsoft.dk/business</a> for danske partner virksomheder). (Erhvervslivet)</i>		
Farligt gods	Afskiber	Forud anmeldelse til transportør	Her burde ikke være barrierer, da de fornødne oplysninger kan ligge f.eks. i receptkartotek
	<i>I den enkleste form skal der kun tilføjes tid, sted og mængde til de basis oplysninger afskiber bør ligge inde med i forvejen og det kan i givet fald indeholdes i en e-mail. (Erhvervslivet)</i>		

Farligt gods	Afskiber	Formularer	Egen udskrivning kræver at afskiber i sit IT-system kan håndtere dokumenter også til udskrivning
--------------	----------	------------	--

*Hertil kræves lidt mere end de helt simple IT-løsninger, men kan løses, som en del af "Business Integration" eller lignende. (Erhvervslivet)*

Farligt gods	Afskiber	Skriftlige anvisninger	Såfremt oplysningerne ligger i database, kræves kun almindelig udskrivning på papir
--------------	----------	------------------------	---

-

Oplysning om salg til EF land	Afskiber	Listesystem	Kan indsendes til Told Skat via IT-løsning
-------------------------------	----------	-------------	--

*Kræver henvendelse til Told Skat. Indsendes hvert kvartal og bør derfor automatisk kunne genereres i virksomhedens IT-system. (Erhvervslivet)*

Handels statistik	Afskiber	INTRASTAT	Kan indsendes til Danmarks Statistik via IT-løsning
-------------------	----------	-----------	---

*Kan også varetages af transportør. (Erhvervslivet)*

Salg til 3. land	Afskiber	Eksportør-erklæring	Kræver godkendelse som eksportør hos Told Skat
------------------	----------	---------------------	--

*Handels- eller proforma faktura skal blot udskrives fra eget IT-system og forsynes med særligt stempel. (Erhvervslivet)*

Salg til 3. land	Afskiber	Importdokumenter til 3. land	Mange forskellige dokumenter, der hver kun skal bruges få gange
------------------	----------	------------------------------	---

*Formentlig det mindst velegnede område på nuværende tidspunkt med hensyn til yderligere IT integration. Dog arbejdes der fra mange sider bl.a. gennem WCO (World Customs Organisation) på en harmonisering af de forskellige toldokumenter. I WCO regi er der i 1999 udarbejdet en revideret Kyoto konvention herom, der dog endnu ikke er ratificeret af tilstrækkelig mange lande. Det til trods for, at bl.a. G7-landene har presset på. Imidlertid har begivenhederne den 11. september 2001 og de deraf følgende øgede krav til sikkerheden også ved godstransport, medført et stigende krav om udveksling af toldoplysninger forud for ankomst af gods. Det fordre en hurtigere harmonisering wold wide af IT egnede dokumenter, hvilket WCO netop nu arbejder intenst med. (Det offentlige)*

Booking af transport	Afskiber	Booking note, ell.l.	Vant til af sende pr. tlf. ell. fax
	<p><i>Får afskiberen først IT-mæssigt styr på ordreindgangen og den videre interne IT-proces i virksomheden, er der generelt to mulige løsninger til rådighed. Anvender man kun en enkelt transportør eller speditør, er der for det første de simple e-mail baserede muligheder eller andre opkoblinger via internettet, samt endvidere en interaktiv web-løsning. I det omfang de kan leverer løsninger i Danmark er en anden mulighed, at anvende og indgå aftale med en af de globale portaler, der tilbyder kundetilpassede løsninger på bookning, transportdokumenter, track and trace, fakturakontrol og meget mere. Med den rigtige løsning, kan der være et betydeligt besparelses potentiale. <b>(Erhvervslivet)</b></i></p>		
Transport ordre	Transportør	Booking note, ell.l.	Ofte er der inhouse et IT-system, der vil kunne håndtere dette online, men man ligger under for kundernes ønske om telefon/fax booking.
	<p><i>I første omgang må der gives en tilskyndelse for at få afskiber/kunde til at deltage i en IT-løsninger. Begge parter bør kunne få andel i rationaliseringsgevinsten. Endelig kan man også vælge en løsning, der inddrager de førnævnte portalers tilbud til transportører og transportkøbere. <b>(Erhvervslivet)</b></i></p>		
Transport	Transportør	Transportdokument	Hvor der f.eks. af kontrolhensyn er krav om, at papirdokument følger transportmidlet, er de fleste i stand til at udskrive på grundlag af de genererede data.
	<p><i>Her kunne der gøres en indsats så kontrollen i højere grad kunne ske on-line, så papir dokumenter kunne undlades. <b>(Det offentlige)</b></i></p>		
Transit udenfor EF	Transportør	TIR-dokument	Er ikke og kan næppe gøres egnet til brug som elektronisk dokument.
	<p><i>Det kan ikke udelukkes, at de tidligere nævnte WCO initiativer på sigt kan afløse TIR-carnetet, men det er ikke lige om hjørnet. <b>(Det offentlige)</b></i></p>		
Havn	Transportør	FAL dokumenter	Manglende harmonisering af IMO's anbefalinger i de enkelte lande

*En del af problemerne løser rederierne gennem brug af portal løsninger i deres IT-kommunikation med havnene. Der er dog behov for en myndigheds indsats for at de oplysninger, der kan kræves i FAL dokumenter harmoniseres. Indenfor EU forventes en harmonisering at træde i kraft i 2003. (Det offentlige)*

EF transit	Transportør	NCTS	Indledningsvis kan Told Skat kun tilbyde EDIFACT løsninger
------------	-------------	------	--

*Det er vanskeligt umiddelbart at opgøre, om mindre kontraherende transportører vil have problemer med en EDIFACT løsning. Der bør nok presses på for at også XML løsningen bliver mulig. (Erhvervslivet og det offentlige)*

### 7.2.1 Barrieregrammer

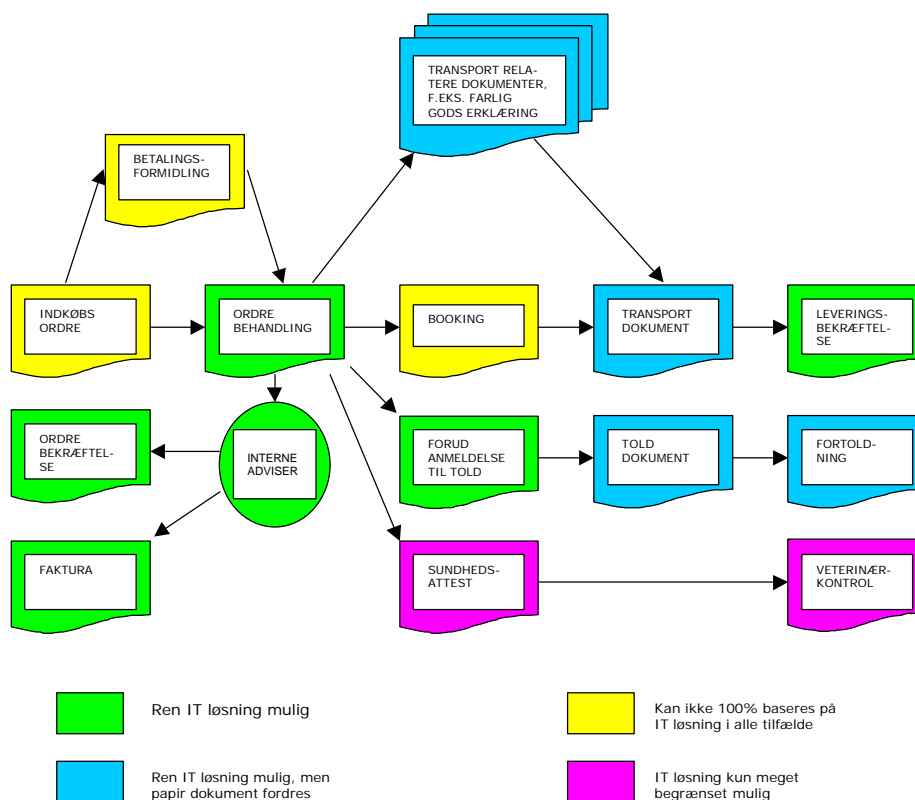
Figur 15 (transportkøbers dokumentflow) og figur 16 (transportsælgers dokumentflow) på omstående side anskueliggør på en simpel måde gennem farvevalg, hvor der i dag er muligheder for IT løsninger og hvor dette ikke er muligt. Det vil sige muligheden for helt eller delvis, at undgå brugen af papirdokumenter.

For den grønne farve, der angiver "Ren IT løsning mulig", betyder det således, at der ikke er offentligretlige krav om papirdokumenter. Med blå farve er angivet "Ren IT løsning mulig, men papirdokument fordres", hvilket betyder, at der er offentligretlige krav om papirdokumenter f.eks. skal følge transportmidlet. Kravene kan være baseret på såvel national lovgivning som internationale konventioner.

De gule felter er anvendt i følgende tilfælde: "Kan ikke 100% baseres på IT løsning i alle tilfælde", i den betydning, at sædvaner og/eller markedskrav kan vanskeliggøre en indførelse eller fastholdelse af rene EDI løsninger. Den røde farve angiver "IT løsning kun meget begrænset mulig", med den betydning, at der er offentligretlige krav om papirdokumenter. Kravene kan være baseret på såvel national lovgivning som internationale konventioner. For en detaljeret gennemgang henvises til teksten i respektive kapitler.

Da der ikke er offentligretlige krav om papirdokumenter for så vidt angår *ordrebekræftelse, faktura, ordrebehandling, interne adviser, forudanmeldelse til told og leveringsbekræftelse*, fremgår det af figur 15, at disse dokumenter uden problemer kan indpasses i en elektronisk transmission, som en del af en samlet IT løsning. Derimod er der krav om, at *farlig gods erklæring, transportdokument, tolddokument og fortoldning*, som papirdokument skal følge transportmidlet. Generering af de fornødne data til disse dokumenter i et IT system vil naturligvis være mulig forud for udskrivning heraf.

Figur 15 - Transportkøbers dokumentflow

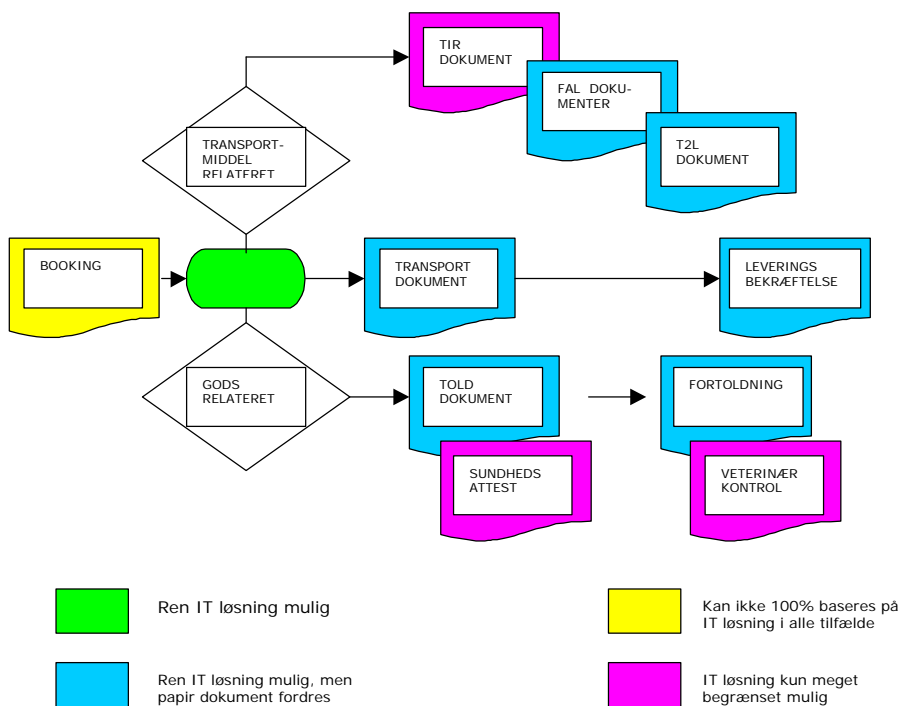


For *indkøbsordre*, *betalingsformidling* og *booking* fremgår det endvidere af [figur 15](#), at disse dokumenttyper ikke fuldstændig kan baseres på en papirløs IT løsning, før det lykkes at ændre i eksisterende sædvaner og/eller markedsvilkår. Endelig er der i transportkøberens dokumentflow for tiden meget begrænsede muligheder for elektroniske dokumenter i forbindelse med *sundhedsattest* og *veterinærkontrol*

Det for transportsælger beskrevne dokumentflow i [figur 16](#) viser, at kun den *interne ordrebehandling* giver mulighed for en fuldstændig IT løsning. For en række dokumenter, så som *transportdokument*, *leveringsbekræftelse* (underskrift som bevis), *FAL dokumenter*, *T2L dokument*, *tolddokument* og *fortoldning* er der, som ovenfor anført krav om, at papirdokumentet følger transportmidlet. Der skal derfor udskrives papirdokumenter.

På grund af sædvaner og markedsvilkår vil *booking* ikke altid kunne ske elektronisk. Det er til gengæld et af de områder, der bør arbejdes med. Endelig gælder det for *TIR dokument*, *sundhedsattest* og *veterinærkontrol*, at der ikke er mulighed for erstatning med elektroniske dokumenter.

Figur 16 - Transportsælgers dokumentflow



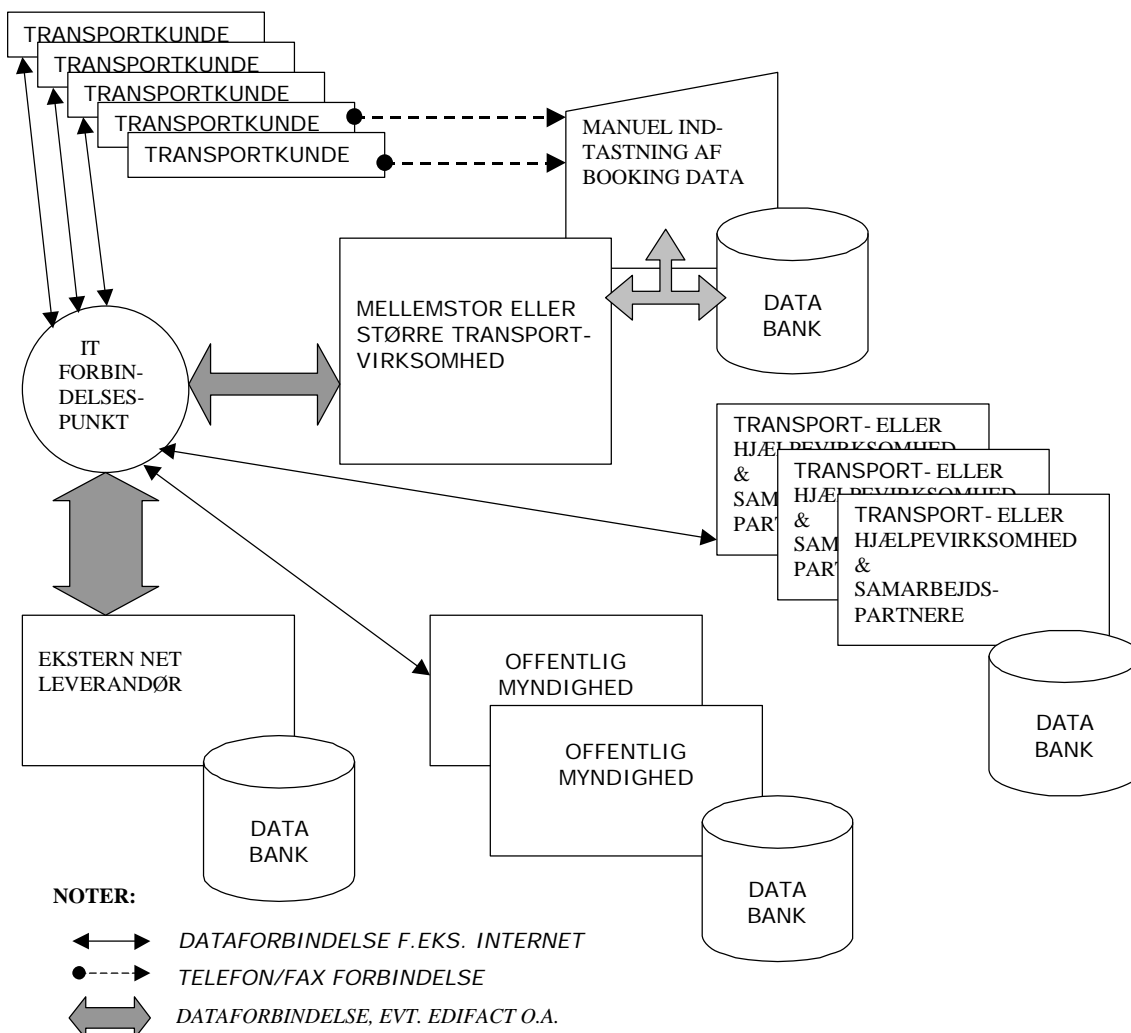
### 7.3 Koncepter

For samarbejdet mellem små og mellemstore transportkøbende og transportsælgerende virksomheder kan der opstilles forskellige koncepter for mulige eksterne IT løsninger, der kan medvirke til en effektivisering af den multimodale transportkæde. Her er udvalgt to koncepter, den proprietære eller eksklusive løsning (1) og det åbne koncept under anvendelse af en for parterne ekstern IT-transportportal (2). For begge koncepter tages der udgangspunkt i en transportør i rollen, som fragtfører/transportør (carrier).

#### 7.3.1 Koncept 1

Det proprietære eller eksklusive koncept fordrer som regel af kapitalmæssige grunde, at der er tale om en mellemstor eller større transportør, der gennem en årrække har opbygget interne IT løsninger. Det kræver også, at transportøren enten har egen IT-afdeling og/eller en løbende aftale med en ekstern IT leverandører, der kan skabe driftsikre forbindelser mellem transportørens interne netværk/IT-system og virksomhedens kunder, partnere, underleverandører og til relevante offentlige myndigheder. Skematisk fremgår modellen af figur 17, hvor transportvirksomheden har valgt, at inddrage en ekstern IT netværksleverandør i sin løsning.

Figur 17 - Koncept 1



Den eksterne IT netværksleverandør er i virkeligheden en slags netværksbroker, der sikrer, at dokumenter og instruktioner på en smidig og robust måde kan skifte netværk og protokol uden at involvere afsenders og modtagers IT-systemer. Det kan sammenlignes med, at virksomhedens telefon-forbindelse giver adgang til alle telefoner i verden, uden at brugeren skal bekymre sig om, hvilken af de mange telefonoperatører, der rent teknisk ringes til eller igennem.

De tilsluttede virksomheders IT-system kobles til IT-netværksleverandøren på forskellig vis afhængig af databehovet, de tekniske muligheder, og prisen. Dokumenter kan udveksles som vedhæftede filer til e-mails som den ene ende af spekteret, hvor den anden er en fast linieforbindelse, der giver fuld kontrol over sikkerhed og kapacitet, men også af økonomiske grunde kræver en høj udnyttelsesgrad.

Mange mellemstore og større transportvirksomheder, herunder integratorer valgte

i begyndelsen proprietære løsninger, bl.a. fordi man kunne knytte kunderne tættere til sig. Selvom disse proprietære systemer stadig bruges, har i det mindste de større transportvirksomheder og integratorer indset, at de åbne systemer langt hurtigere og med færre omkostninger giver adgang for flere nye kunder og samarbejdspartnere. I mange af disse virksomheder ser man derfor i dag begære typer i drift.

Fordelene ved proprietære systemer er på den anden side, at transportvirksomheden har fuld kontrol og derfor lettere af transportkøberen kan opfattes, som én one-stop-shop totalleverandør. Som følge af denne kontrol, kan man knytte de øvrige aktører i transportkæden nærmere til sig. Ligeledes kan proprietærer IT-systemer indrettes mere målrettet til de deltagende aktører.

I forholdet mellem transportkøbende handels- og produktionsvirksomheder og totalleverandører af transportydelser, herunder integratorer, er der imidlertid næppe den store fremtid indenfor proprietære systemer. Til gengæld vil der formentlig i en årrække være effektive proprietære IT-systemer i mere begrænsede dele af den samlede intermodale transportkæde, f.eks. i form af de havnerelaterede systemer der er udviklet.

### 7.3.2 Koncept 2

Åbne IT-systemer er karakteriseret af en flad struktur, der i princippet tillader alle størrelser af virksomheder og myndigheder at deltage. I lighed med netværksbrokieren i de proprietære IT-systemer fungerer uafhængige transportportaler, som IT-“integratores”, jfr. omtalen heraf i kapitel 5. Skematisk kan disse åbne IT-systemer anskueliggøres, som det ses af figur 18.

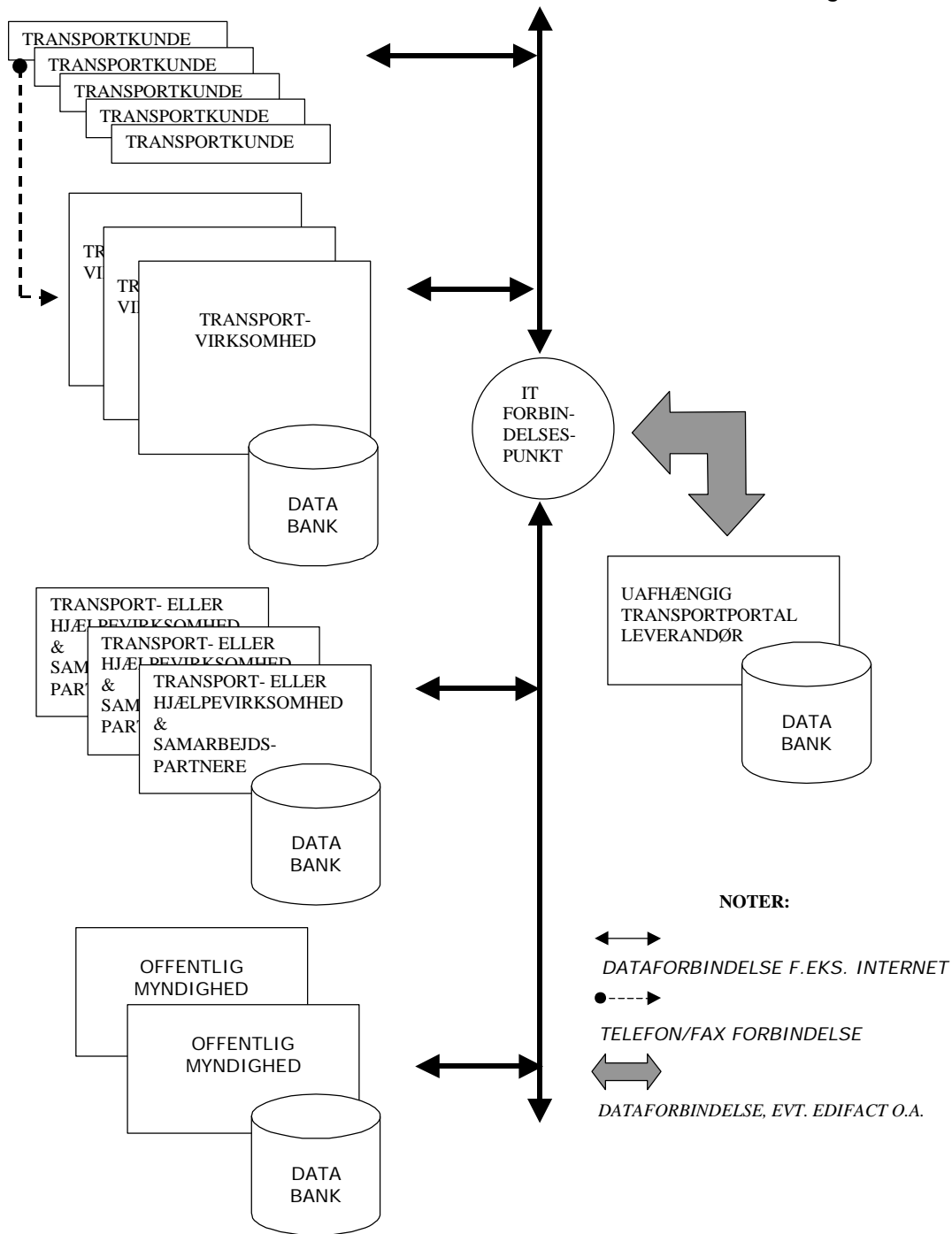
Ser man på hvad der har været “driver” for udviklingen af transportportaler, har det på luftfartssiden været luftfartsselskaberne og på søfartssiden linierederierne. Først derefter er de transportkøbende handels- og produktionsvirksomheder i større omfang kommet med.

En væsentlig faktor for udvikling og yderligere brug af transportportaler i Danmark vil være, at der skabes opmærksomhed hos de små og mellemstore aktører i den multimodale transportkæde, der endnu ikke har manifesteret sig på IT området. Det omfatter også transportvirksomheder, der af historiske grunde har en unimodal forretningsopfattelse. For disse vil forståelse af IT systemernes muligheder være nøglen til en mere multimodal tankegang. Endvidere kan det være transportvirksomheder, der i dag har en proprietær IT-løsning og derfor ikke er opkoblet til en transportportal.

Endelig er det nødvendigt med et tilstrækkeligt udbud og en aktiv markedsføring af løsninger fra IT virksomheder/portaler.

Det er særligt i det lys anbefalingen i pkt. 7.4 skal ses.

Figur 18 - Koncept 2



## 7.4 **Anbefaling**

Analysen påviser, at der er et betydeligt rationaliserings potentiale indenfor området dokumentbehandling og -håndtering i den multimodale transportkæde. Der er endvidere i analysen fremsat forslag til løsninger, der kan styrke indsatsen for at etablere et mere effektivt og smidigt dokumentflow ved hjælp af IT.

Der er til gengæld næppe mulighed for, at virkeliggøre ét uniformt multimodalt transportdokument, som følge af de store forskelle transportformerne imellem, herunder i krav til obligatoriske oplysninger. Det er imidlertid ikke en hindring for elektroniske dokumenter i øvrigt eller genbrug af data i en transportkædes dokumentflow.

Analysen har desuden konstateret, at danske transportvirksomheder har stor forståelse for de muligheder, der ligger i en øget IT anvendelse i forbindelse med de mange dokumenter, der er en integreret del af enhver transport.

De bedste muligheder for samlet set af fremme brugen af IT systemer i og mellem virksomheder, der i dag kun anvender det i begrænset omfang ligger i ovennævnte koncept 2. Kun i de åbne IT systemer vil der være mulighed for eksternt, at udvikle det fulde potentiale i virksomhedernes interne IT systemer.

Dette vil kræve, at IT virksomheder/portaler markedsfører effektive IT systemer, der kan løse de påviste behov. Samtidig er det nødvendigt, at transportkøbende- og transportsælgende virksomheder i deres generelle strategi er med til at stimulere og sikre den fornødne efterspørgsel på IT systemer.

Det skal anbefales, at der iværksættes et nærmere studie af:

“e-handel og portaler i transportkæder og -netværk - muligheder og trusler for små og mellemstore danske transportkøbende- og transportsælgende virksomheder”

Hensigten er en kortlægning af udviklingen indenfor transportportaler og anvendeligheden som styringsredskab i de nævnte virksomheders transportkæder, med udgangspunkt i Danmark.

## **Bilag 1**

### **Beskrivelse af elektroniske muligheder**

#### **EDI**

Electronic Data Interchange eller blot EDI, der oversættes til Elektronisk Dataoverførsel eller Elektronisk Meddelelsesudveksling defineres som:

"Elektronisk overførsel af strukturerede data i aftalte meddelelsesstandarder fra et IT-system til et andet IT-system."

EDI omfatter kopiering eller overførsel af data fra et IT-system til et andet på en sådan måde, at oplysningerne, formularer som ordrer, fakturaer, toldpapirer mm. kan genbruges direkte. Da der er tale om store mængder af data, er gevinsterne færre indtastninger, færre fejl og dermed en hurtigere og mere effektiv behandling i det administrative system.

EDI anvendes til at reducere de omkostningstunge administrative funktioner, der er knyttet til manuel kommunikation mellem transportkøber og transportsælger. EDI-løsninger forbedrer og effektiviserer forretningsprocesser, øger datasikkerhed og reducerer leadtime.

EDI-løsningen kan være udviklet til det konkrete partnerskab, og mange transportører tilbyder deres kunder muligheder for IT-opkobling til deres centrale IT-system, d.v.s. eksklusive systemer. Transportportalerne forsøger derimod at reducere eksklusiviteten og dermed gøre systemerne mere åbne.

En af de mest simple EDI former er, at sammenkoble to computere med et kabel via computernes printer indgang. Det næste skridt er opkobling af computere gennem interne netværk eller intranet i en virksomhed kendt under betegnelser som Ethernet eller Tokenring afhængig af netværkssystemet og ofte med en server, der styrer meddelelsesudvekslingen. Større interne netværk benævnes ofte Main frame systemer, hvor man især tidligere på de enkelte arbejdspladser havde terminaler og ikke som det efterhånden blev almindeligt PC-ere. Der var her typisk tale om eksklusive systemer for den eller de virksomheder er indgik.

#### **Internet**

I takt med udviklingen af internettet, der blev "født" for 20 år siden, fandt man behov for også at koble denne mulighed på de interne netværk. Med denne adgang forlod man det eksklusive område og bevæger sig ud på wold wide web eller www, der er den grafiske del af internettet hvor filer i forskellige formater, produceret på forskellige computere, kan udveksles. Hver computer, der er koblet til internettet er entydigt identificeret med et IP-nummer (Internet protocol number).

EDI er et potentielt yderst virkningsfuldt værktøj til at forbedre informationsstrømmen mellem virksomheder og organisationer, og dermed skabe helt nye samhandels- og samarbejds mønstre.

Et vellykket EDI-samarbejde mellem virksomhederne i en værdikæde kan føre til

samarbejde på helt andre områder, f.eks. med produktudvikling og markedsføring. Gevinsterne ved at anvende EDI er konkrete, ofte målbare og hurtigt opnåelige:

- Ingen genindtastning af data
- Mindre arbejde med kontrol og fejlrettelse
- Mindre arbejde med arkivering, kopiering, postmodtagelse og forsendelse
- Færre udgifter til porto, kuverter, papir og printere
- Strammere styring af lager, produktion og indkøb
- Bedre information og hurtigere rapportering til alle niveauer i virksomheden og til EDI-partnere
- Elektroniske produktkataloger direkte til kunden.

Der kan også være langsigtede, strategiske og svært målelige gevinster som:

- Tættere forhold til kunder og leverandører
- Større kundetilfredshed
- Hurtigere reaktion
- Indførelse af værdikædetænkning og -samarbejde
- Tæt integration med andre af virksomhedens IT-systemer, og dermed f.eks. indførelse af just-in-time produktion og levering
- Bedre mulighed for at indføre koncepter som strekkodescanning og varekoder.

Tilsammen kan gevinsterne skabe en mere dynamisk, moderne og effektiv virksomhed med forøget fleksibilitet og omstillingsevne - og dermed i sidste ende en væsentlig forbedret konkurrenceevne.

## **SGML/HTML**

Til EDI overførsel af dokumenter på internettet er bl.a. udarbejdet standarden SGML (standard generalized markup language), der angiver hvordan man opmærker og beskriver sider ved udveksling af reviderbare dokumenter. En særlig udviklet anvendelse af SGML er HTML (hypertext transfer protocol) til hypertext, der især bruges på www og intranet.

## **XML**

Dette formateringssprog (extended markup language) viderefører principperne i SGML og udvider f.eks. mulighederne i HTML. Verden over er der imidlertid igangsat en række ukoordinerede XML-initiativer, der skal udvikle XML-baserede meddelelser. Der er dog risiko for, at det fører til kaotiske tilstande i form af inkompatibilitet og isolerede informationsøer, hvis der ikke er en fælles, standardiseret basis herfor.

## **ebXML**

For at imødegå de ukoordinerede XML initiativer har man sat sig for at etablere en universel platform startet nemlig ebXML, der står for "Electronic Business XML". Det er et samarbejde mellem FN's EDI/EDIFACT-standardiseringsorgan, UN/CEFACT, og OASIS, der er et uafhængigt konsortium bestående af verdens førende IT-virksomheder og specialister i XML/EDI.

Samarbejdet vil skabe en åben, XML-baseret infrastruktur, der - såfremt man følger de udviklede specifikationer - gør det muligt overalt i verden, at udvikle og implementere

software, der sikrer at IT-systemer kan kommunikere på en integreret, sikker og ensartet måde. Eller sagt på anden vis: ebXML vil gøre det muligt for alle at lave forretninger over internettet, med alle andre, når-som-helst og hvor-som-helst. Det drejer sig både om B2B og B2C-handel.

ebXML udvikler og offentliggør åbne, tekniske specifikationer, der understøtter elektroniske forretningstransaktioner på både nationalt og internationalt plan.

OASIS, Organisation for the Advancement of Structured Information Systems, er en international, åben, leverandøruafhængig, non-profit organisation, dedikeret til at fremme strukturerede informations-standarde. Arbejdet støttes og følges af øvrige XML-konsortier, og af standardiseringsorganisationer over hele verden.

## **EDIFACT**

EDIFACT står for "EDI for Administration, Commerce and Transport", der er en global standard for et udvekslingsformat for EDI-transaktioner. Standardens udbygning og vedligeholdelse varetages af FN i organisationen CEFAC (Centre for Facilitation of Procedures and Practices for Administration, Commerce and Transport).

På europæisk plan foregår standardiseringen inden for rammerne af CEN (Comité Européen de Normalisation) i eBES (eBusiness Board for European Standardization). Herunder findes 13 udviklingsgrupper (European Experts Groups) inddelt efter branchespecifikke områder, hvor repræsentanter for brugere tager sig af det praktiske arbejde med standardiseringsprocessen.

Det nationale standardiseringsarbejde kendetegnes ved, at der udarbejdes anvendelsesvejledninger for de internationale EDIFACT-meddelelser, således at det defineres, hvordan den praktiske anvendelse skal finde sted i Danmark.

Målet med EDIFACT-standarden er at skabe en fælles reference i måden at kommunikere på, virksomhederne imellem, imellem virksomhederne og det offentlige, og indbyrdes imellem de offentlige administrationer.

Tidligere definerede virksomheder og offentlige administrationer selv deres EDI-formater (såkaldte proprietær standarder), når de ønskede at udveksle informationer elektronisk med andre (f.eks. inden for bankverdenen) Det var forbundet med visse vanskeligheder, hvis modtageren ønskede at skifte samhandelspartner, idet det krævede mange ressourcer at fastlægge dataformatet og tilrette IT-systemerne.

Med udbredelsen af EDIFACT-standarden vil det kun være nødvendigt at håndtere et format fremover. EDIFACT fungerer som en slags kommunikationens esperanto. Ideen er, at al udveksling af strukturerede data opbygges efter de samme principper (syntaks), f.eks. når man udveksler oplysninger om dato mv. Dette vil bl.a. være med til at gøre det nemmere at ensrette opbygningen i de IT-systemer, som anvendes i virksomheder og offentlige administrationer i dag. Dermed sikres en ensartet forsendelse af data, uanset hvem der er afsender eller modtager. Resultatet vil være en uafhængighed i valget af samhandelspartnere når man kommunikerer elektronisk.

EDIFACT-standarden definerer indholdet af en given meddelelse (f.eks. en faktura eller en receipt) på globalt plan, dvs. at den også er gældende når virksomheder udveksler data

internationalt. Ved udveksling af data inden for de danske grænser, anvendes de danske vejledninger.

Det må dog nok erkendes, at EDIFACT-standardens med tiden vil blive overhalet af "lettere" tilgængelige standarder, som ebXML ell.l.

## **Bilag 2**

### **Samling af dokument eksempler (kun forsider)**

- CMR-fragtbrev
- CIM-fragtbrev
- Air Waybill
- Liner Bill of Lading
- Liner Sea Waybill
- FIATA FBL
- Multimodal Dangerous Goods Form

# Eksempel på CMR fragtbrev

<p><b>weiß</b> = Exemplar für Auftraggeber  <b>rosa</b> = Exemplar für Absender  <b>blau</b> = Exemplar für Empfänger  <b>grün</b> = Exemplar für Frachtführer</p>		<p><b>blanc</b> = Exemple pour commettant  <b>rose</b> = Exemple de l'expéditeur  <b>bleu</b> = Exemple du destinataire  <b>vert</b> = Exemple du transporteur</p>		<p><b>wit</b> = Exemplaar voor opdrachtgever  <b>roze</b> = Exemplaar voor afzender  <b>blau</b> = Exemplaar voor geadresseerde  <b>groen</b> = Exemplaar voor vervoerder</p>		<p><b>blanco</b> = Essencial para comitente  <b>rosa</b> = Essencial para remetente  <b>azul</b> = Essencial para destinatário  <b>verde</b> = Essencial para transportadora</p>		<p><b>white</b> = Copy for orderer  <b>pink</b> = Copy for sender  <b>blue</b> = Copy for consignee  <b>green</b> = Copy for carrier</p>		<p><b>weiß</b> = Exemplar für Auftraggeber  <b>rosa</b> = Exemplar für Absender  <b>blau</b> = Exemplar für Empfänger  <b>grün</b> = Exemplar für Beförderer</p>																																							
<p><b>1</b> Absender (Name, Anschrift, Land) Expéditeur (nom, adresse, pays)</p>				<p><b>INTERNATIONALER FRACHTBRIEF LETTRE DE VENTURE INTERNATIONAL</b></p> <p>Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMVR).</p> <p>Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMVR).</p>																																													
<p><b>2</b> Empfänger (Name, Anschrift, Land) Destinataire (nom, adresse, pays)</p>				<p><b>16</b> Frachtführer (Name, Anschrift, Land) Transporteur (nom, adresse, pays)</p>																																													
<p><b>3</b> Auslieferungsort des Gutes Lieu prévu pour la livraison de la marchandise</p> <p>Ort/Lieu</p> <p>Land/Pays</p>				<p><b>17</b> Nachfolgender Frachtführer (Name, Anschrift, Land) Transporteur successif (nom, adresse, pays)</p>																																													
<p><b>4</b> Ort und Tag der Übernahme des Gutes Lieu et date de la prise en charge de la marchandise</p> <p>Ort/Lieu</p> <p>Land/Pays</p> <p>Datum/Date</p>				<p><b>18</b> Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer Réserves et observations des transporteurs</p>																																													
<p><b>5</b> Beigefugte Dokumente Documents annexés</p>				<p><b>6</b> Kennzeichen u. Nummern Marques et numéros</p> <p><b>7</b> Anzahl der Packstücke Nombre des colis</p> <p><b>8</b> Art der Verpackung Mode d'emballage</p> <p><b>9</b> Bezeichnung des Gutes* Nature de la marchandise*</p> <p><b>10</b> Statistikkennnummer No. statistique</p> <p><b>11</b> Bruttogewicht in kg Poids brut kg</p> <p><b>12</b> Umfang in m³ Contéage m³</p>																																													
<p><b>13</b> Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung) Instructions de l'expéditeur (formalités douanières et autres)</p> <p>Uff-Nr. / Uff-Nr. Klasse / Classe Ziffer / Chiffre Buchstabe / Lettre</p>				<p><b>19</b> Zu zahlen vom A. prover par:</p> <table border="1"> <tr> <td>Fracht / Prix de transport</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ermäßigungen / Réductions</td> <td>-</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Zwischensumme / Solde</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Zuschläge / Suppléments</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nebengebühren / Frais accessoires</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sonstiges / Divers</td> <td>+</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Zu zahlende Gesamtsumme / Total à payer</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>Abzender / Expéditeur</p> <p>Nennung / Mention</p> <p>Empfänger / Destinataire</p>								Fracht / Prix de transport				Ermäßigungen / Réductions	-			Zwischensumme / Solde				Zuschläge / Suppléments				Nebengebühren / Frais accessoires				Sonstiges / Divers	+			Zu zahlende Gesamtsumme / Total à payer													
Fracht / Prix de transport																																																	
Ermäßigungen / Réductions	-																																																
Zwischensumme / Solde																																																	
Zuschläge / Suppléments																																																	
Nebengebühren / Frais accessoires																																																	
Sonstiges / Divers	+																																																
Zu zahlende Gesamtsumme / Total à payer																																																	
<p><b>14</b> Rücksetzung Remboursement</p>				<p><b>20</b> Besondere Vereinbarungen Conventions particulières</p>																																													
<p><b>15</b> Frachtzahlungszuweisungen Prescriptions d'attachement</p> <p>Titel / Titre Non Franco</p>				<p><b>21</b> Ausgestellt in / Issu à</p> <p>am / le</p>																																													
<p><b>22</b></p>				<p><b>23</b></p>				<p><b>24</b> Gut empfangen / Réception des marchandises</p> <p>am / le</p>																																									
<p>Unterschrift und Stempel des Absenders (Signature et timbre de l'expéditeur)</p>				<p>Unterschrift und Stempel des Frachtführers (Signature et timbre du transporteur)</p>				<p>Unterschrift und Stempel des Empfängers (Signature et timbre du destinataire)</p>																																									
<p><b>25</b> Angaben zur Ermittlung der Entfernung mit Geometrischen</p> <table border="1"> <tr> <td>von</td> <td>bis</td> <td>km</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				von	bis	km				<p><b>Paletten-Absender - Expéditeur des palettes</b></p> <table border="1"> <tr> <th>Art</th> <th>Anzahl</th> <th>Kein Tausch</th> <th>Tausch</th> </tr> <tr> <td>Euro-Palette</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gitterbox-Palette</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Einfach-Palette</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				Art	Anzahl	Kein Tausch	Tausch	Euro-Palette				Gitterbox-Palette				Einfach-Palette				<p><b>Paletten-Empfänger - Destinataire des palettes</b></p> <table border="1"> <tr> <th>Art</th> <th>Anzahl</th> <th>Kein Tausch</th> <th>Tausch</th> </tr> <tr> <td>Euro-Palette</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gitterbox-Palette</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Einfach-Palette</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				Art	Anzahl	Kein Tausch	Tausch	Euro-Palette				Gitterbox-Palette				Einfach-Palette			
von	bis	km																																															
Art	Anzahl	Kein Tausch	Tausch																																														
Euro-Palette																																																	
Gitterbox-Palette																																																	
Einfach-Palette																																																	
Art	Anzahl	Kein Tausch	Tausch																																														
Euro-Palette																																																	
Gitterbox-Palette																																																	
Einfach-Palette																																																	
<p><b>26</b> Vertragspartner des Frachtführers</p>				<p>Bestätigung des Empfängers/Datum/Unterschrift</p>				<p>Bestätigung des Frähers/Datum/Unterschrift</p>																																									
<p><b>27</b> Kz</p> <p>Anhänger</p>				<p>Bestätigung des Empfängers/Datum/Unterschrift</p>				<p>Bestätigung des Frähers/Datum/Unterschrift</p>																																									
<p>Benutzte Gen.-Nr.</p>				<p><input type="checkbox"/> National</p>				<p><input type="checkbox"/> Bilateral</p>																																									
				<p><input type="checkbox"/> EG</p>				<p><input type="checkbox"/> CEMT</p>																																									

Les parties recevables de lignes grises doivent être tenues par le transporteur.

1-15 annehmlich / 21+22 Die mit der gedruckten Linie abgegrenzten Rubriken müssen vollständig sein.

Anzahl der von der Ver- / A remplir sous la respon- / sabilité de l'expéditeur.

Bei gedruckten Daten ist, außer der eventuellen Beschriftung auf der weißen Seite des Briefes, anzugeben, das Kennzeichen der zitierten Rechtsvorschriften der Staaten, in dem die dem Vertrag unterliegenden Bestimmungen anzuwenden sind, oder die entsprechende Nummer, die Nummer des Codes, in dem die Regeln des CMVR anzuwenden sind.

Eksempel på CIM fragtbreve

Von Absender auszufüllen / À remplir par l'expéditeur  
 Zurechnendes Ankreuzen - Désigner par une croix ce qui convient (Felder - Cases 9, 24, 25, 26, 29, 32, 69)

<b>Frachtbrief / Lettre de voiture CIM</b>		10 Absender Name, Anschrift - Expéditeur (nom, adresse) 11 Empfänger (Name, Anschrift, Land) - Destinataire (nom, adresse, pays) 12 Vermerk für den Empfänger - Informations pour le destinataire (CIM Art. 13 § 3)		13 Erklärungen / Déclarations (CIM Art. 10, 15, 20 und) 14 Absender-Referenz - Référence expéditeur	
15 Wagenladung / Chargement complet 16 Bestimmungsort/ort und Land - Gare destinataire et pays 17 Zeichen (gegebenenfalls) / Anzahl/Art der Verpackung / Beschriftung des Gütes / Marquage (le cas échéant) / Nombre/Nature de l'emballage / Désignation de la marchandise		18 Ladenteil-Container / Agrad-Container / Meßmaß Nr. - Mesures N° 19 Wagen Nr. - Wagons N°		20 Zählung der Kosten - Paiement des frais 21 RID 22 Zolltarifnummer / N° du tarif douanier 23 Masse kg 24 CF-M Code	
25 Tarifcode 26 Tarifzone 27 Tarifart 28 Tarifklasse 29 Tarifnummer 30 Tarifname		31 Frachtpreis 32 Frachtmasse kg 33 Fracht - Franc 34 Ubers - Eu		35 Kurs 36 Kurs 37 Kurs 38 Kurs 39 Kurs	
40 Nachtraherbezugschein Nr. / Avis d'accessoire N° 41 Zugangszeitpunkt / Date d'arrivée		42 Frachtkennzeichnung / Buléon d'identification 43 Gewicht / Masse		44 Annahme - Acceptation Datum/Monat/Tag - Date (mois - jour - heure) Zug-Nr. - Train N° 45 Empfänger Nr. / Annexe N°	
46 Nachtraherbezugschein / Avis d'accessoire 47 Zugangszeitpunkt / Date d'arrivée		48 Gewicht / Masse 49 Annahme - Acceptation Datum/Monat/Tag - Date (mois - jour - heure) Zug-Nr. - Train N° 50 Empfänger Nr. / Annexe N°		51 Nachtraherbezugschein / Avis d'accessoire 52 Zugangszeitpunkt / Date d'arrivée	

FRACHTBRIEF ORIGINAL DE LA LETTRE DE VOITURE



**BIMCO LINER BILL OF LADING**  
**CODE NAME: "CONLINEBILL 2000"**

 Amended January 1950; August 1952; January 1973;  
 July 1974; August 1976; January 1978; November 2000.

Shipper (full style and address)		
Consignee (full style and address) or Order	B/L No.	Reference No.
	Vessel	
Notify Party (full style and address)	Port of loading	
	Port of discharge	

**PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER**

Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages; description of cargo	Gross weight, kg	Measurement, m <sup>3</sup>
<h1>Draft Copy</h1>			

<b>SHIPPED</b> on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the right plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant* expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void. IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.	Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier	
	Shipper's declared value	Declared value charge
	Freight details and charges	
Carrier's name/principal place of business	Date shipped on board	Place and date of issue
	Number of original Bills of Lading	
	Pre-carriage by**	
Signature ..... Carrier or, for the Carrier  ..... as Master (Master's name/signature)  ..... as Agents (Agent's name/signature)	Place of receipt by pre-carrier**	
	Place of delivery by on-carrier**	

\*As defined hereinafter (Cl. 1)

\*\*Applicable only when pre-/on-carriage is arranged in accordance with Clause 8

Code Name: "LINEWAYBILL"

Shipper



**NON-NEGOTIABLE  
LINER SEA WAYBILL**

Issued by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO),  
subject to the CMI Uniform Rules for Sea Waybills.

LWB. No.

Reference No.

Consignee (not to order)

Notify party/address

Draft Copy

Pre-carriage by \* Place of receipt by pre-carrier \*

Vessel Port of loading

Port of discharge Place of delivery by on-carrier \*

Container No./Seal No./Marks and Numbers	Number and kind of packages, description of goods	Gross weight, kg.	Measurement, m <sup>3</sup>
--	---	-------------------	-----------------------------

NON-NEGOTIABLE  
Draft Copy  
Above particulars as declared by Shipper but not acknowledged by the Carrier

Total No. of Containers/Packages or Units received by the Carrier	RECEIVED for carriage in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the goods as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, quantity, contents and value unknown for delivery at the place indicated above. The goods shipped under this Sea Waybill will be delivered to the Party named as Consignee or its authorised agent, on production of proof of identity without any documentary formalities. Should the Shipper require delivery of the goods to a party other than the Consignee stated in this Sea Waybill, then written instructions must be given to the Carrier or his agent. The Shipper shall, however, be entitled to transfer right of control of the goods to the Consignee, the exercise of such option to be noted on this Sea Waybill and to be made no later than the receipt of the goods by the Carrier. The Carrier shall exercise due care ensuring that delivery is made to the proper party. However, in case of incorrect delivery, the Carrier will accept no responsibility unless due to fault or neglect on his part.
Freight and charges	
Freight payable at	
Shipper's declared value of:	Place and date of issue
subject to payment of above extra charge. <b>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE NEXT PAGE.</b> <b>Note:</b> The Merchant's attention is drawn to the fact that in accordance with Clauses 10 to 13 and Clause 24 of this Sea Waybill, the liability of the Carrier is limited in respect of loss of or damage to the goods and delay.	Signed for _____ as Carrier
* Applicable only when document used as a Through Sea Waybill	by _____  As agent(s) only to the Carrier

Copyright, published by  
The Baltic and International Maritime Council  
(BIMCO), Copenhagen, 1997

Consignor



FBL

DK

NEGOTIABLE FIATA  
MULTIMODAL TRANSPORT  
BILL OF LADING

issued subject to UNCTAD/ICC Rules for  
Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).



Consigned to order of

Notify address

Place of receipt

Ocean vessel

Port of loading

Port of discharge

Place of delivery

Marks and numbers

Number and kind of packages

Description of goods

Gross weight

Measurement

according to the declaration of the consignor

Declaration of Interest of the consignor  
in timely delivery (Clause 6.2.)

[Empty box for Declaration of Interest]

Declared value for ad valorem rate according to  
the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8).

[Empty box for Declared value]

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.

One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo Insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		



**Bilag 3****Ordliste**

Bill of Lading (B/L)	På dansk konnossement. Et omsætningspapir (d.v.s. negotiabelt), der giver ret til det gods, der er anført heri på de anførte vilkår f.eks. at fragten er betalbar i ankomsthavn eller at fragten er forudbetalt.
Dokumentkæden	En integreret del af transportkæden. Omfatter alle de dokumenter, som er fornødne for transporten af et produkt fra det øjeblik producenten har frigivet det, indtil det er udleveret på den endelige destination. Dokumentkæden omfatter alle de typer af dokumentation, uanset om dokumentet er virtuelt, i papirform, internt eller eksternt. En række basale oplysninger f.eks. afsender og modtager mv. kan genbruges fra det ene dokument til det andet. Hertil kommer af mange dokumentstandarder er opbygget efter UN's Lay Out Key.
FIATA FBL	Den internationale speditørorganisation FIATA's Forwarders Bill of Lading et negotiabelt multimodalt B/L udformet i overensstemmelse med UNCTAD/ICC regler for multimodale transportdokumenter (ICC pub. No. 481)
Fragtfører	Udtryk for den som påtager sig at gennemføre en transport. Det stammer fra lov om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR), uden dog at være defineret nærmere heri. Anvendes tillige i Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser (NSAB 2000) til at betegne modsætningen til en transportformidler. Søloven anvender udtrykket transportør istedet for fragtfører.
Genuskøb	Køb efter varens art, ikke efter den individuelt bestemte vare.
HTML	Hypertext markup Language. En særlig udviklet anvendelse af SGML-standarden til hypertext.
Integratorer	Herved forstås transportvirksomheder, der i overvejende grad ejer hele produktionsapparatet i transportkæden, f.eks. Maersk Sealand, UPS og DHL.
Kombineret transportdokument	I BIMCO regi et transportdokument, der involvere mindst to transportformer, men er også gældende kun ved en transportform.

Kombineret transport	I almindelighed transport hvor der anvendes mindst to transportformer. Anvendes oftest hvor der er tale om en kombination af vej- og banetransport.
Konnossement	Se Bill of Lading (B/L)
Multimodal transport	I almindelighed transport hvor der anvendes mindst to transportformer. Anvendes oftest hvor den ene transportform er søtransport.
Multimodalt transportdokument	I BIMCO regi et transportdokument hvor klausulerne er udformet i overensstemmelse med UNCTAD/ICC regler for multimodale transportdokumenter (ICC pub. No. 481)
On-line	Direkte og interaktiv adgang ad elektronisk vej
SGML	Standard Generalized Markup Language. Til elektronisk overførsel af reviderbare dokumenter.
Speciekøb	Køb af individuelle ting.
Transportkæde	Alle de handlinger, som er involveret i transporten af et produkt fra det øjeblik producenten har frigivet det, indtil det er udleveret på de forskellige destinationer. Transportkæden omfatter alle de typer af processer, der er forbundet med styring og transport af varer mellem producent og forbruger. (Jfr. Dansk Standard "vejledning i brug af kvalitetsdeklarationer i danske transportkæder", DS-hæfte 11, 1997)
Waybill	Et ikke negotiabelt fragtbrev eller fragtseddel, der er karakteriseret ved at godset på bestemmelsesstedet leveres til den navngivne modtager, så snart det er ankommet og modtageren gør sin ret til godset gældende. Det har ingen betydning om dokumentet bliver præsenteret eller ej. F. eks.: Air eller Sea Waybill. CMR og CIM fragtbreve er ligeledes Waybilltyper.
WWW	World Wide Web. Den grafiske del af internettet hvor hypertext er almindelig, og hvor filer i forskellige formater, produceret på forskellige computere, kan udveksles.
XML	Extended Markup Language. Et formatteringsprog, der viderefører principperne i SGML og udvider f.eks. mulighederne i HTML.

## **Bilag 4**

### **Litteraturliste**

- ADR/RID veg-/jernbanetransport av farlig gods*, Elanders Publishing, Oslo 2001
- Aftaleloven*, lovbekendtgørelse nr. 781 af 26. august 1996
- Betænkning nr. 1215 om befordring af gods*, afgivet af sølovsudvalget 1990
- BIMCO hjemmeside, [www.bimco.org](http://www.bimco.org)
- Bolero hjemmeside, [www.bolero.net](http://www.bolero.net)
- CMR-loven*, lovbekendtgørelse nr. 602 af 9. september 1986
- Dangerous Goods Regulations 43rd Edition*, IATA, Geneva 2002
- Descartes hjemmeside, [www.descartes.com](http://www.descartes.com)
- DTL hjemmeside, [www.dtl-dk.dk](http://www.dtl-dk.dk)
- ESC-Systems hjemmeside, [www.esc-systems.com](http://www.esc-systems.com)
- EU-Kommissionens Market Access Database, [www.mkaccdb.eu.int](http://www.mkaccdb.eu.int)
- FIATA hjemmeside, [www.fiata.com](http://www.fiata.com)
- Finansanalyse nr. 13, *Pengeinstitutternes åbne infrastruktur*, Finansrådet 2001
- G-Log hjemmeside, [www.g-log.com](http://www.g-log.com)
- Freight Traders hjemmeside, [www.freighttraders.com](http://www.freighttraders.com)
- ICAO hjemmeside, [www.icao.org](http://www.icao.org)
- ICC - INCOTERMS 2000*, oversat af Søren Theilgaard, ICC Denmark 2000
- IMDG Code incl. amd 30-00*, IMO, London 2000
- Informationsordbogen*, DS-Håndbog 109, Dansk Standard 2002
- INTTRA hjemmeside, [www.inttra.com](http://www.inttra.com)
- Jantzen, H.T. & Simonsen, I.E., *Transportforsikring*, Forsikringshøjskolens Forlag 2001
- Jensen, Th., *Jernbanefragtkontrakten*, DSB 1975
- KSD Software hjemmeside, [www.ksdsoftware.com](http://www.ksdsoftware.com)
- Købeloven*, lovbekendtgørelse nr. 28 af 21. januar 1980
- Lov om jernbanevirksomhed*, lovbekendtgørelse nr. 967 af 8. november 2001
- Luftfartsloven*, lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001
- Längerich, Reinhard, *Documentary credits in practice*, Nordea 2000
- Lemoine, W & Ragus, Lars, Chr, *Transportvirksomheder i det 21. århundrede*, Institut for Transportstudier 2000
- Montesquieu, C.L.d.S. de, *Om lovens ånd*, oversat af Merete Klenow With, Gads Forlag 1998
- Navision hjemmeside, [www.navision.dk](http://www.navision.dk)
- Novell hjemmeside, [www.novell.dk](http://www.novell.dk)

Oracle hjemmeside, [www.oracle.com](http://www.oracle.com)

Regnarsen, Kjeld, *Lov om fragtaftaler ved international vejtransport*, Jurist- og Økonomforbundets Forlag 1993

SAP hjemmeside, [www.sap.com/denmark](http://www.sap.com/denmark)

Schneider Logistics hjemmeside, [www.schneider.com](http://www.schneider.com)

Skovby, Lise, *Aftaleret for transport og handel*, Jurist- og Økonomforbundets Forlag 1995

*Søloven*, lovbekendtgørelse nr. 39 af 20. januar 1998

Teknologisk Instituts hjemmeside, [www.teknologisk.dk](http://www.teknologisk.dk)

Told Skat hjemmeside, [www.toldskat.dk](http://www.toldskat.dk)

Tradevision hjemmeside, [www.tradevision.net](http://www.tradevision.net)

UN/ECE hjemmeside, [www.unece.org/trans](http://www.unece.org/trans)