

Ansvarsbegrænsningsrettens bortfald ved godsbefordring

af **Christian Theilman Jørgensen** og **Simon Strandholm Rasmussen**

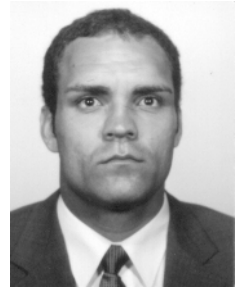


*Christian Theilman
Jørgensen*

teilmanjoergensen
@yahoo.com

Nærværende artikel behandler ud fra retspraksis spørgsmålet om, hvilke kriterier og momenter der anvendes ved afgørelsen af, om ansvarsbegrænsningsretten ved international godsbefordring ad landevej er fortabt som følge af grov uagtsomhed efter CMR-loven §37. Spørgsmålet er erstatningsretligt, men er relevant for forsikringssselskaber, da de ofte er indtrådt i kravet mod den ansvarlige.

Artiklen er et omarbejdet uddrag af et speciale ved Københavns Universitet.



*Simon Strandholm
Rasmussen*

strandholm@yahoo.dk

I CMR-loven er der, ligesom i andre transportretlige love, optaget regler om ansvarsbegrænsning. I henhold til CMR-loven §37, stk. 1 mister den ansvarlige retten til at begrænse eller udelukke sit ansvar, når han, eller nogen han svarer for efter lovens §4, har handlet "...med forsæt eller grov uagtsomhed...". Er der handlet groft uagtsomt, mister den ansvarlige også retten til at påberåbe sig de regler i kapitel IV, som ændrer bevisbyrden, jf. CMR-loven §37, stk. 1. Efter sin ordlyd finder §37 kun anvendelse på transportskader, men i praksis anvendes den også ved godsets bortkomst eller forsinkelse¹.

CMR-loven baserer sig på Konvention om Fragtaftaler ved international Godsbeholdring ad Landevej af 19. maj 1956. Konventionens art. 29 er baggrunden for CMR-loven §37.

Konventionens art. 29 udelukker ansvarsbegrænsning, hvis fragtføreren, eller nogen for hvem han svarer, har handlet forsætligt eller med en grad af uagtsomhed, som anses for ligestillet med forsæt efter retten i det land, hvor søgsmålet er anlagt. Den grad af uagtsomhed, som de danske motiver ligestiller med forsæt, er grov uagtsomhed, jf. Betænkning 319/1962 s.36f. Betænkningen overlader det til domstolene nærmere at fastlægge, hvad der skal anses for groft uagtsomt i denne sammenhæng². Betænkningen antyder dog en indskrænkende fortolkning af grov uagtsomhed,

Christian Theilman Jørgensen er advokatfuldmægtig hos Advokatfirmaet Jørgen Jacobsen & Anders Boelskifte. *Simon Strandholm Rasmussen* er ansat som jurist i forsikringssselskabet Danica. De er begge kandidater fra Københavns Universitet 2001.

idet det anføres som eksempler, at godset er behandlet på en subjektivt hensynsløs måde, at skaden er hidført ved beruselse, eller at elementære normer for befordring og behandling af godset er tilsidesat³.

På trods af, at CMR-loven §37 ikke gør nogen modifikation mht. grov uagtsomhed, er det af Regnarsen antaget, at forsæt og grov uagtsomhed efter reglen kun omfatter, hvad man i dansk ret betegner som direkte forsæt, sandsynlighedsforsæt og dolus eventualis. Ikke engang bevidst grov uagtsomhed anses for omfattet⁴. Argumentationen herfor er baseret på en grundig gennemgang af bestemmelsens internationale tilblivelseshistorie⁵. Dette standpunkt nyder ikke almindelig tilslutning i teorien⁶. Selvom de danske motiver, som nævnt, peger i retning af en indskrænkende fortolkning af grov uagtsomhed, støtter de ikke Regnarsens synspunkt, idet i hvert fald betænkningens henvisning til tilsidesættelse af elementære normer for befordring og behandling af godset falder ind under "almindelig" grov uagtsomhed – der fremgår således ikke af betænkningen noget krav om, at tilsidesættelsen skal indgå i den handlendes bevidsthed.

A. Vinding Kruse antager i "Erstatningsretten", at der foreligger dolus eventualis, når den handlende må antages at ville have handlet, selvom han havde haft vished om, at skaden ville indtræde. Dette er hvad man i strafferetten betegner hypotetisk forsæt. I strafferetten antager man, at dolus eventualis også foreligger, når den handlende har set muligheden for skadens indtræden, og han har forholdt sig positivt eller accepterende til denne (positiv indvilligelse)⁷.

Der foreligger bevidst uagtsomhed, når den handlende har indset, at handlingen er uforvarselig, men uden at han tilsigter skade⁸. Bevidst uagtsomhed behøver ikke være grov. Hvornår der foreligger bevidst *grov* uagtsomhed, er ikke behandlet i almindelige erstatningsretlige fremstillinger. Lyngsø, der an-

vendte begrebet flittigt, definerede det som tilfælde, hvor den handlende har indset skaden som en mulig følge af sin handling⁹. Grænsen mellem bevidst grov uagtsomhed og dolus eventualis er udflydende.

2. Retspraksis på området

2.1. Domme hvor den handlende har erkendt risikomomenter

I nogle nye domme har man fundet, at der var handlet groft uagtsomt i CMR-loven §37's forstand, fordi skadevolderens adfærd havde medført en betydelig risiko, og et eller flere af risikomomenterne var den handlende bekendt. I disse tilfælde havde den handlende således i hvert fald udvist bevidst (grov) uagtsomhed. Dette illustreres tydeligt ved U.1999.1072S. Dommen vedrørte en transport til "det vilde østen".

Inden chaufføren (C) ankom til Moskva, ringede han til kontaktpersonens kontor og talte med en sekretær, der fik at vide, hvor han holdt parkeret. To mænd (M) ankom til stedet. C fattede mistanke til dem, men fulgte alligevel med til et lager, idet de kendte hans navn, hvad han kørte med og i øvrigt kunne identificere sig vha. et stempel. M overtalte C til at følge med til et toldkontor, mens en tredje mand blev på stedet angiveligt for at passe på godset. Inden toldekspeditionen kunne klares, ville der gå nogen tid. C og M gik derfor ud at spise. Senere slap M væk fra C, og da C returnerede til lageret, var lastvognen tømt.

Retten lagde vægt på, at C "...måtte være bekendt med ...", at der i Moskva var en betydelig risiko for, at nogen ville søge at franarrede en godset, hvilket øger kravene til agtpågivenheden. Endvidere blev der lagt vægt på, at C efter sin egen forklaring nærede mistanke til M, der formåede ham til at køre til en anden adresse end den angivne, og at han der lod godset være under bevogtning af en vagt, der var sammen med M, og at han blev væk i over to

timer. Det blev lagt til grund, at C ikke var blevet truet til at følge med til toldkontoret. Fragtførerne havde således ikke godtgjort, at C ikke kunne have afværget tyveriet¹⁰. Samlet set anså man C's handling for groft uagtsom, idet det endnu engang understregedes, at Moskva er et højrisikoområde. Objektivt forelå der en betydelig risiko, og C havde erkendt flere af risikofaktorerne.

I FED.2000.1165Ø havde chaufføren ved sine handlinger også udsat ladningen for en betydelig risiko, og han var bekendt med i hvert fald nogle af de forhold, der fremkaldte risikoen.

Dommen vedrørte transport af et meget værdifuldt parti mobiltelefoner til Sverige. I stedet for at tage direkte til Sverige gjorde han holdt ved sin bopæl i ca. tre timer, og forlod på et tidspunkt denne i en time. Inden for de tre timer blev ladningen stjålet, men man kunne ikke fastslå hvornår. Det havde været muligt at køre direkte til Sverige. Retten fandt, at der var handlet groft uagtsomt.

De forhold der gjorde, at retten fandt, at der var fremkaldt en betydelig risiko var bl.a., at varerne havde en betydelig værdi og var let omsættelige. Det var disse forhold, den handlende var bekendt med. Foruden dette lagde man vægt på, at vognen ikke var tilstrækkeligt sikret, og at den henstod uden opsyn i en længere periode. Retten fandt det heller ikke godtgjort, at der var nogen transportmæssig begrundelse for chaufførens handlemåde.

Også i FED.1996.968V og FED.1998.1220V lagde man vægt på, at chaufføren havde erkendt risikoforhold. Disse to domme udtrykker ikke noget egentligt kriterium, men det er klart, at det også her har haft væsentlig betydning, at der objektivt set fremkaldtes store risici ved chaufførernes handlemåde. I FED.1996.968V var det afgørende moment, at man bevidst valgte at handle i strid med aftalen. Det, at man valgte at handle i strid med aftalen, medførte forsinkelse, men man kan ikke af dommen se,

hvorledes man forholdte sig til risikoen for forsinkelse. I FED.1998.1220V bestod risikoen i, at en vogn med tyveritækkelige varer var blevet parkeret i et lidet befærdet industrikvartaler uden anden sikring af varerne end en pre-senning. Det u hensigtsmæssige valg af parkeringsplads skyldtes chaufførens bopælsforhold, og var ikke begrundet i transportmæssige forhold.

Selvom det i disse domme fremhæves, at der forelå erkendelse af nogle af de momenter, der fremkaldte den store risiko, kan man ikke af dem udlede, at erkendelse er en absolut betingelse for, at der foreligger grov uagtsomhed i CMR-loven §37's forstand. Med andre ord kan man ikke udlede, at der nødvendigvis skal foreligge bevidst grov uagtsomhed eller dolus eventualis.

2.2. Kan der stilles krav om erkendelse af risikomomenter?

I det følgende gennemgås en række domme, der belyser, om man kan stille krav om erkendelse hos den handlende.

En af de nyeste sager vedrørende §37 er U 2000.1400S, der vedrører en transport til Moskva.

Den udførende fragtførers (A) chauffør (C) kørte til det firma i Moskva, hvor varerne skulle afleveres. Firmaet åbnede imidlertid først ca. halvanden time senere. Efter nogen tid ankom en mand (M), der udgav sig for at være fra firmaet, og som kunne identificere sig vha. et stempel, der bar firmaets navn. M oplyste, at varerne skulle aflæsses et andet sted. Sammen kørte C og M til den anden adresse, hvor de mødtes med M₂, der skulle bevogte lastvognen, mens M ordnede toldekspeditionen. C blev ved lastvognen sammen med M₂. Da der var gået nogle timer, skød M₂ C med en gaspistol. C var bevidstløs i nogle timer, og da han kom til sig selv, var lastvognen væk. A havde ikke givet andre instrukser, end hvor godset skulle afleveres. Retten fandt, at hverken A eller C havde handlet groft uagtsomt.

Retten indledte med at slå fast, at fragtføreren var ansvarlig, jf. CMR-lovens §24. C var kørt fra det angivne bestemmelsessted med en ubekendt person, der kun kunne identificere sig vha. et stempel. Dette blev sammenholdt med, at han ikke skulle have ventet særlig længe, før det angivne kontor åbnede, og at han her personligt kunne have sikret sig, at han gjorde det rette. Retten fandt, at hverken C eller A havde handlet groft uagtsomt. F.s.v. angik C startede man med at slå fast, at der objektivt set var en stor risiko ved, at varerne havde stor værdi, og at bestemmelsesstedet var Moskva, og at C var bekendt med dette. Herved kunne man godt få det indtryk, at bevidst grov uagtsomhed ikke var nok, idet der forelå en stor risiko, og C var bekendt med dette, men alligevel handlede uhensigtsmæssigt. Men læser man videre i dommen, ser man, at det – naturligvis – "... tillige [er] taget i betragtning ...", at varerne gik tabt ved et røverisk overfald, som der isoleret set ikke var mulighed for at afværge, og som også kunne være blevet begået et andet sted. Dommen kan derfor ikke tages til indtægt for, at der kræves mindst dolus eventualis. F.s.v. angår fragtføreren var det ikke i sig selv nok til at statuere grov uagtsomhed, at han ikke havde givet chaufføren andre instrukser end instruktionen om, hvor han skulle aflevere godset.

I U 1999.1624S var nogle minkskind blevet stjålet fra en lastvogn. Det blev lagt til grund, at tyveriet var sket fra en ubevogtet rastepads i Italien. Retten lagde ved vurderingen vægt på, at varerne blev transporteret i en vogn, hvor bagdøren var uaflåst, og at man havde valgt en ubevogtet rastepads på et sted, hvor det var transportøren bekendt – eller burde være ham bekendt – at der var stor risiko for tyveri. Der havde været gode muligheder for at vælge en bevogtet rastepads, og det ville ikke have været ubelejligt – således var der ingen transportmæssig begrundelse for ikke at vælge en bevogtet rastepads. På den baggrund nåede man frem til, at der var handlet groft

uagtsomt, uanset om chaufføren havde haft kendskab til godsets store værdi eller ej¹¹. Denne sag viser, at der ikke stilles krav om dolus eventualis eller bevidst grov uagtsomhed, idet der forelå grov uagtsomhed efter CMR-loven §37, selvom man ikke positivt fandt, at chaufføren rent faktisk ("...var eller *burde* [vor fremhævning] være kendt for stor risiko for tyveri, ...") havde erkendt den særlige risiko, der var knyttet til at holde på ubevogtede rastepads i området, ligesom man heller ikke tog stilling til, om han kendte varernes værdi eller beskaffenhed.

I FED.1999.2580S anså man den kontraherende fragtfører for at have handlet groft uagtsomt, da han undlod at videregive oplysning af relevans for udførelsen af transporten til underfragtførerne, hvilket medførte, at underfragtførerne udsatte godset for en betydelig risiko. Ingen af underfragtførerne havde handlet groft uagtsomt, da chaufførens henstilling af traileren på et offentligt tilgængeligt sted over weekenden ikke kunne bebrejdes denne, da han hverken vidste eller *burde* vide, at godset var tyveritækkeligt. Det kan forudsætningsvis udledes af præmisserne, at det kunne have forholdt sig således, at chaufføren burde have vidst, at varerne var tyveritækkelige, og at dette ville have haft betydning for vurderingen af, om der var handlet groft uagtsomt. I og med, at burde viden kunne have været tilstrækkeligt til at statuere grov uagtsomhed, kan dommen tages til indtægt for, at der ikke stilles krav om erkendelse af risikomomenterne, og dermed heller ikke krav om, at handlingen er bevidst grov uagtsom eller doløs.

Det må erkendes, at vendingen "burde indse" kan være anvendt for – unødvendigt – at styrke dommens begrundelse f.s.v. angår bedømmelsen af chaufføren.

U 1993.1034H vedrørte transport af en finmekanisk maskine fra Tyskland til Norge.

Maskinen måtte pga. sin beskaffenhed ikke omlades. Dette ansås fragtføreren for at

have accepteret. Alligevel blev maskinen omlastet til skib, hvor den blev ført på dæk. Under sejladsen skete der betydelige skader på maskinen som følge af saltvandspåvirkning. Retten fandt, at der var handlet groft uagtsomt.

Højesteret lægger i agtsomhedsvurderingen vægt på, at omladningen var en forsætlig krænkelse af aftalen¹², og at denne krænkelse medførte – særligt da maskinen blev ført på dæk – en "...så betydelig risiko, at skaden må anses for at være forvoldt ved grov uagtsomhed, ...". Dommen behandler ikke nærmere transportørens subjektive indstilling i forhold til risikoen ved at omlaste; det fremgår af dommen, at han kendte klausulen, men ikke dens begrundelse, og dermed heller ikke den risiko, der i det konkrete tilfælde var ved at omlaste. Hans kendskab til aftalen må imidlertid have været tilstrækkeligt til, at han burde have undladt at omlaste, eller i hvert fald undersøge hvorfor klausulen var indføjet. I øvrigt må det nævnes, at det er almindelig viden i transportbranchen, at det, som det klare udgangspunkt, er væsentligt mindre attraktivt, at lasten føres over dæk end under dæk¹³. Når det imidlertid ikke siges i dommen, at fragtføreren positivt kendte den "betydelige risiko", og dermed endnu mindre, at han forholdt sig accepterende til denne, kan Højesteret ikke have opstillet dette som et krav, og Højesteret kan derfor ikke have dømt fragtføreren ud fra en betragtning om, at der forelå dolus eventualis. Dommen er derfor et eksempel på, at dolus eventualis ikke kan kræves.

Dommen i U 1991.826H er endnu tydeligere i så henseende.

Her havde chaufføren ladet en lastet lastvogn stå i et industrikvarter nær sin bopæl weekenden over, idet han først skulle køre om mandagen. Lastbilen var frit tilgængelig fra vejen, og i weekenden var industrikvarteret ganske øde. Varerne, der havde en betydelig værdi, var kun beskyttet mod indbrud ved en presenning, der let kunne skæ-

res op. Begrundelsen for, at lastbilen allerede var blevet lastet inden weekenden, var, at godset ellers skulle lastes kl. 4.00 mandag morgen. Chaufføren fandtes at have handlet groft uagtsomt.

Regnarsen mener, at dommen må forstås således, at den underbygger hans teori om, at der må kræves dolus eventualis. Dette skyldes, at han fortolker dommen således, at den risiko chaufførens handlinger påførte godset, indgik i dennes bevidsthed¹⁴.

Sø- og Handelsretten lagde vægt på, at der var fremkaldt "...en betydelig tyveririsiko ...", og at der derfor forelå grov uagtsomhed, og begrundede endvidere resultatet med, at der ikke havde været nogen transportmæssige forhold, der kunne legitimere handlingen. I præmisserne tages der ikke stilling til, om chaufføren havde erkendt risikoen. Sø- og Handelsretten kan derfor ikke have fulgt sagsøgtens anbringende om, at der må stilles krav om bevidst grov uagtsomhed – end mindre kan der være stillet krav om dolus eventualis. Højesteret stadfæstede dommen med den tilføjelse, at det ikke var godtgjort, at det var sædvanligt at anbringe lastvognen som sket.

I en anden dom – U 1987.952S – var det ikke muligt klart at fastlægge, hvorledes varerne var kommet bort.

Varerne skulle transporteres fra Schweiz til Danmark, og da den schweiziske toldplombering var intakt, måtte det antages, at tyveriet var sket i Schweiz. Det blev lagt til grund, at varerne var blevet lastet. Turen ud af Schweiz, der var på nogle få kilometer, havde taget mange timer. Sø- og Handelsretten udtalte blot, at chaufføren havde handlet groft uagtsomt ved at unlade at sikre vogn og ladning.

Ligesom i den ovennævnte U 1991.826H tages der ikke stilling til chaufførens subjektive forhold – som fremhævet af Bo von Eyben var det slet ikke afklaret, hvilken risiko han skulle have forholdt sig til¹⁵. Dommen viser, at der ikke kan stilles krav om bevidst grov uagtsomhed¹⁶.

3. Kriteriet for grov uagtsomhed

Ovenstående gennemgang giver grundlag for med sikkerhed at konkludere, at der ikke stilles krav om *dolus eventualis*¹⁷. Dette ville også være uacceptabelt i forhold til bestemmelsens ordlyd. Der foreligger endvidere i hvert fald en Højesteretsdom og tre Sø- og Handelsretsdomme, der tydeligt viser, at der ikke stilles krav om bevidst grov uagtsomhed¹⁸. I mange af de domme, som er omtalt ovenfor, har man udtrykkeligt lagt vægt på, at handlingen objektivt set fremkaldte en betydelig risiko. Selv i domme, hvor man ikke udtrykkeligt fremhæver, at der var en betydelig risiko, er det klart, at man lægger afgørende vægt på, at det kan konstateres, at der forelå en række forhold, der objektivt set indebar en stor risiko. Selvom det efter det ovenstående kan konkluderes, at der ikke stilles krav om erkendelse af risikomomenterne, er det dog tydeligt et belastende moment, hvis det kan konstateres, at et eller flere risikomomenter rent faktisk var erkendt af den handlende. Derfor undersøges dette spørgsmål jævnlige. Derimod undersøges det sjældent, om den handlende burde have indset den med handlingen forbundne risiko.

Der er for så vidt ikke noget overraskende i, at kriteriet for grov uagtsomhed i CMR-loven §37 er, om handlingen objektivt set indebærer en betydelig risiko for skadens indtræden. I retspraksis vedrørende visse formueretlige lovregler, hvor begrebet grov uagtsomhed anvendes, specielt erstatnings- og forsikringsretlige, anses det også som udgangspunkt for afgørende, om handlingen har fremkaldt en betydelig risiko. Dette kommer tydeligst til udtryk ved retspraksis vedrørende forsikringsaftaleloven §18, stk. 2 og erstatningsansvarsloven §19, stk. 2, nr. 1, hvor man helt klart anlægger en sådan objektiv vurdering af handlingen. Her anvender man som hovedregel kriteriet “..en så indlysende fare for den indtrådte skade ...”¹⁹. Hermed er det naturlig-

vis ikke sagt, at der i forhold til disse regler kræves den samme grad af uagtsomhed – eller mere præcist – at der fremkaldt en risiko af samme størrelse.

4. Momenter

4.1. Konkrete momenter

Bedømmelsen af de konkrete momenter, der indgår i vurderingen af, om der er fremkaldt en betydelig risiko, er påvirket af, at man befinder sig inden for et område, hvor der drives professionel næringsvirksomhed. Således anvender man en fagstandard ved bedømmelsen af transportøren. Dette kommer til udtryk ved, at transportøren må overholde de sædvaner og normer, der gælder for udførelsen af transporten og behandlingen af godset²⁰. Såfremt behandlingen af godset og udførelsen af transporten er sket i overensstemmelse med sædvanerne, kan man vanskeligt forestille sig, at der kan foreligge grov uagtsomhed²¹. Hvis domstolene finder, at en sædvane er uforvarselig eller uhensigtsmæssig, kan de dog censurere denne²², således som det også i almindelighed er antaget²³.

Vurderingen kan påvirkes af aftalens indhold. Indeholder aftalen eksempelvis retningslinier for befordringens udførelse, vil manglende iagttagelse af disse med stor vægt indgå i bedømmelsen af, om der er handlet groft uagtsomt²⁴. Da der foreligger et aftaleforhold, vil der som regel være en række biforpligtigelser. Såfremt disse ikke iagttages, kan dette spille ind som et moment. Dette illustreres ved U 1984.903S, hvor det som et moment blandt flere blev tillagt vægt, at transportøren undlod i rimelig tid at oplyse om, at der ville indtræde forsinkelse. Forpligtelsen til at oplyse herom følger af selve loven, jf. § 19. Manglende iagttagelse af biforpligtigelser, der følger af aftalen eller almindelige retsgrundsætninger, må også kunne tillægges vægt.

Som konkrete momenter indgår godsets værdi samt dets omsættelighed, hvis disse

øger risikoen, hvilket er tilfældet, når værdien er høj eller godset er let omsætteligt²⁵. Dette kan også udtrykkes ved, at godset er tyveritækkeligt. Agtsomhedsvurderingen er også påvirket af det sted, hvor skaden sker. Der kan både være tale om, at man skal udvise øget agtpågivenhed, fordi man befinder sig i et geografisk højrisikoområde som Moskva eller Italien²⁶, men der kan også være tale om, at man anser det for kritisabelt, at man har valgt at parkere et sted, hvor risikoen for skadens indtræden øges²⁷ – eksempelvis parkering i et øde, offentligt tilgængeligt industriområde. Normalt må man se på stedet i sammenhæng med en række andre momenter. Det vil således ofte være relevant, hvor længe godset har været henstillet det u hensigtsmæssige sted²⁸, om der har været opsyn²⁹, og om vognen har været tilstrækkeligt sikret mod indbrud³⁰.

Hvis en række momenter peger i retning af, at man ved sine handlinger har udsat godset for en betydelig risiko, er det ofte også undersøgt, om disse forhold kan begrundes med transportmæssige forhold³¹. Kan det derimod positivt konstateres, at handlingerne ligefrem er båret af hensyn til egen bekvemmelighed, er det særlig belastende³². Handlingen kan også være båret af andre fornuftige formål. I FED 1999.239V gjorde man holdt på en ubevogtet rasteplass i et højrisikoområde. Dette blev imidlertid ikke anset for groft uagtsomt, idet det var nødvendigt for chaufføren at forrette sin nødtørft. Selvom det er den eneste begrundelse, der anføres i præmisserne må det antages, at det også har spillet en rolle, at en italiensk ekspert udtalte, at han ikke anså den valgte rasteplass som usikker. Forrettelse af nødtørft kan nok ikke anses som tilstrækkelig undskyldning, hvis der i øvrigt er betydelig risici forbundet med at gøre holdt. Dommens resultat kan nok diskuteres, idet der kun var en halv times kørsel til en bevogtet rasteplass, hvilket chaufføren var bekendt med. Særligt må det anses for at være af tvivlsom rigtighed, at man nåede frem til, at der var ansvar efter §24.

Det bør nævnes, at det har været helt afgørende for udfaldet, at landsretten valgte at lægge den forklaring chaufføren havde givet for retten til grund fremfor den italienske politirapport. Ifølge den italienske politirapport skulle chaufføren have forklaret, at han var stoppet for at hvile sig, da han var træt.

I agtsomhedsvurderingen indgår som moment også de informationer, der afgives, eller snarere de der ikke gives. Således fandt man det under hensyntagen til omstændighederne i øvrigt, i den ovenfor refererede FED.1999.2580S, groft uagtsomt, at den kontraherende fragtfører ikke videregav informationer om godset til de udførende fragtførere. Også de instrukser, der gives rent internt fra transportøren til hans ansatte, er relevante ved vurderingen af, om der er handlet groft uagtsomt³³.

Egen skyld hos skadelidte indgår også i vurderingen. I FED 1996.949V blev transportøren således slet ikke anset for ansvarlig, idet han ikke havde fået tilstrækkelige anvisninger for godsets behandling under transporten.

Muligheden for at afværge den indtrådte skade spiller en rolle i agtsomhedsvurderingen³⁴.

Vurderingen af hvorvidt der er handlet groft uagtsomt er en vurdering og afvejning af samtlige foreliggende konkrete momenter. Momenterne indgår i et samspil, således at eksistensen af et konkret forhold oftest påvirker bedømmelsen af et andet forhold og omvendt. Eksempelvis påvirkes vurderingen af sikkerhedsforanstaltningernes tilstrækkelighed af, om godset er tyveritækkeligt.

4.2. Overordnede momenter

Af den foranstående gennemgang ses det, at et væsentligt element i agtsomhedsvurderingen er en sammenligning af handlingen med relevante forskrifter og sædvaner, der er egnet til at vise, om handlingen er forsvarlig i forhold til disse. Det ses også, at man – specielt når der ikke er en relevant forskrift til rådighed – læg-

ger afgørende vægt på, om handlingen objektivt set har en vis skadeevne³⁵. I den forbindelse ser man også på, om der til handlingen er knyttet en nytteværdi, eller om handlingen måske ligefrem er helt blottet herfor. Endvidere indgår det i vurderingen, hvilke muligheder den handlende har haft for at afværge skaden, eller hvilke forsøg der er gjort herpå.

I den erstatningsretlige teori antages det, at overtrædelse af forskrifter og sædvaner er en vigtig indikator, når det skal vurderes, om der er handlet simpelt uagtsomt. Handlingens skadeevne og nytteværdi er også afgørende for, om der er handlet simpelt uagtsomt. En særlig fremtrædende rolle spiller disse to momenter, når der ikke er relevante sædvaner eller forskrifter at stille handlingen op imod. Derudover ser man også på, hvilke afværgeforanstaltninger der er truffet, eller der muligt kunne være truffet. Endvidere er der i moderne teori en tendens til at gøre vurderingen objektiveret, således at man lægger mindre vægt på, eller ser helt bort fra, hvad den handlende burde have indset.

Dette er naturligvis en kortfattet og generaliserende beskrivelse af, hvad der spiller en rolle for den almindelige erstatningsretlige culpabedømmelse, men den tjener til at vise, at der i vurderingen af, om der foreligger grov uagtsomhed i CMR-loven §37 forstand – dvs. om der foreligger en betydelig risiko – tages hensyn til samme overordnede momenter, som ved den almindelige erstatningsretlige culpa-vurdering f.s.v. angår simpel uagtsomhed. Herefter må det rimeligvis kunne antages, at man, foruden de konkrete momenter, der er nævnt ovenfor, vil kunne tage hensyn til alle de konkrete forhold i en given sag, der efter den almindelige culparegel ville være befordrende for ansvars indtræden.

De overordnede momenter, der er relevante ved fastlæggelsen af, om der er handlet groft uagtsomt i henhold til CMR-loven §37, er de samme momenter, som anvendes, når det skal afgøres, om der er handlet groft uagtsomt efter

forsikringsaftaleloven §18, stk. 2 og erstatningsansvarsloven §19, stk. 2, nr. 1³⁶. At komme med en fyldestgørende redegørelse for, at dette er tilfældet ville føre for vidt. Der kan dog henvises til illustrative domme i U 1995.737H (samt Nørgaards kommentar hertil i U 1996B. 191) & U 1998.1558H vedrørende erstatningsansvarsloven §19, stk. 2, nr. 1. samt U 1996.872H, U 1998.1693H & U 1999.1018H vedrørende forsikringsaftaleloven §18, stk. 2.

5. Konklusion

F.s.v. angår CMR-loven kan det konkluderes, at kriteriet for, om der er handlet groft uagtsomt, er, om den risiko handlingen har fremkaldt er betydelig. De afgørende momenter er overtrædelse af en forskrift eller sædvane, om handlingen har en vis skadeevne eller nytteværdi (eller eventuelt er helt blottet for nytteværdi), samt mulige/foretagne afværgeforanstaltninger. Aftalegrundlaget kan naturligvis have betydning ved vurderingen. Ved bedømmelsen anvendes en fagmandsstandard. Det er således ikke en nødvendig betingelse, at den handlende har indset risikoen, og slet ikke, at han har forholdt sig accepterede til den. Har den handlende imidlertid indset et eller flere faremomenter, er dette selvfølgelig et for ham belastende forhold. Det er som nævnt kun i to af de trykte domme, at man ud fra en bonus pater-lignende³⁷ standart har set på, om den handlende burde have indset, at handlingen indebar en betydelig risiko.

Det ovenfor konkluderede vedrørende kriteriet stemmer overens med det Bo von Eyben udviklede i sin undersøgelse "Grov uagtsomhed på forskellige retsområder" trykt i det 33. nordiske juristmøde. Her anføres f.s.v. angår CMR-lovens §37, at "Det afgørende er, at der objektivt set er skabt en betydelig risiko for bortkomst m.v.", jf. s.622.

Dette kriterium og disse momenter er i høj grad lig, hvad der gælder for fastlæggelsen af

grov uagtsomhed i henhold til forsikringsaftaleloven 18, stk. 2 og erstatningsansvarsloven §19, stk. 2, nr.1. Det vil dog ofte være nogle andre faktiske omstændigheder, der har betydning.

I og med man anvender et objektiveret kriterium, hvor man sætter handlingen i centrum, og hvor man ved vurderingen bruger de samme overordnede momenter som ved simpel uagtsomhed, kan det konkluderes, at grov uagtsomhed efter CMR-loven §37 er en graduering af simpel uagtsomhed. Specielt således som simpel uagtsomhed fremstilles af Bo von Eyben m.fl. i "Lærebog i erstatningsret".

Det må erkendes, at ovenstående i realiteten kun siger noget om hvilket kriterium og hvilke momenter, der anvendes ved vurderingen af, om der foreligger grov uagtsomhed, mens det ikke siger noget om, hvor grænsen for grov uagtsomhed i CMR-lovens §37 præcis går. Grunden hertil er, at man (selvsagt) ikke kan trække en præcis grænse – for hvornår er en risiko betydelig?

Noter

- ¹ jf. Kjeld Regnarsen "Lov om fragtaftaler ved international vejtransport" 2.udg. 1993 s.260. De fleste trykte domme vedrører tilfælde, hvor godset er bortkommet.
- ² Betænkning 319/1962 s.37.
- ³ jf. Betænkning 319/1962 s.37. I forarbejderne til købelovens §53 vedrørende reklamation (forslagets §54) anvendte man en lignende afgrænsning af grov uagtsomhed: "... , at Sælgeren i hvert fald ikke har opfyldt de simpleste Fordringer, der kan stilles til en ordentlig Købmand eller til en anstændig Sælger,..." , jf. R.T. 1904-05 Tillæg A sp.3468. Bo von Eyben anser sådanne definitioner for oftest blot at være en formel omskrivning af problemet, jf. "Det 33. nordiske Juristmøde i København" s.645.
- ⁴ jf. Kjeld Regnarsen "Lov om fragtaftaler ved international vejtransport" s.257ff. Det synspunkt fremføres også ofte af skadevolder i sager om CMR-loven §37.

⁵ Om denne kan der henvises til det i note 4 anførte sted.

⁶ jf. Bo von Eyben i "Det 33. nordiske Juristmøde i København" s.629ff & Per Ekelund "Transportaftaler" 2.udg. 1997 s.260ff.

⁷ jf. Knud Waaben "Strafferettens almindelige del I Ansvarslæren" 4.udg 1997 s.147ff. Når der hentes hjælp i strafferetten skyldes det, at forsætsbegrebet normalt er mindre interessant i formueretten, og derfor ikke er behandlet indgående. I hvert fald ikke andre forsætsgrader end det direkte forsæt.

⁸ jf. Møller "Erstatningsansvarsloven med kommentarer" 5.udg. s.357ff.

⁹ jf. således for forsikringsretten Preben Lyngsø "Dansk Forsikringsret" 7.udg. 1994 s.225.

¹⁰ Sml. CMR-loven §24, stk. 2 og Kjeld Regnarsen "Lov om fragtaftaler ved international vejtransport" s.159.

¹¹ Naturligvis vil det normalt have betydning for vurderingen af, om der er handlet groft uagtsomt, om fragtføreren har kendskab til, at godset er tyveritækkeligt, jf. FED 1999. 2580S & U.2000.1400S.

¹² Sagsøgeren havde bl.a. påberåbt sig, at der forelå casus mixtus cum culpa, idet fragtføreren forsætligt og i strid med aftalen havde omlastet maskinen, og at fragtføreren derfor ikke kunne begrænse.

¹³ jf. Falkanger, Bull & Overby "Introduktion til Søretten" 1.udg. 1996 s.269f. Dette fremgår også implicit af søloven §263, stk. 1, der indeholder et forbud mod at føre last på dæk, når dette ikke er aftalt, følger af handelsbrug eller anden sædvane eller kræves i henhold til lov. På tidspunktet for skadens indtræden var der i dagældende sølov en bestemmelse, der forbød at gods lastedes på dæk, hvis dette ikke havde hjemmel i aftale eller sædvane, jf. dagældende §91.

¹⁴ jf. Kjeld Regnarsen "Lov om fragtaftaler ved international vejtransport" s.263.

¹⁵ Se "33. nordiske Juristmøde i København" s.621.

¹⁶ Når man læser dommen, kan man ikke undgå at få en fornemmelse af, at der har været ugler

- i mosen pga. omstændighederne ved ud-kørslen fra Schweiz, og fordi varerne senere dukkede op i Danmark. Man bør derfor nok passe på med at tillægge dommen alt for stor betydning.
- ¹⁷ jf. i hvert fald U 2000.1400S, FED 1999.2580S, U 1999.1624S, U 1993.1034H, U 1991.826H & U 1987.952S.
- ¹⁸ jf. FED 1999.2580S, U 1999.1624S, U 1991.826H & U 1987.952S.
- ¹⁹ jf. U 1995.737H, U 1998.1558H, U 1998.1693H, U 1999.1018H & HD. af 20 dec. 2000 I 76/99. Se herom Ivan Sørensen ”Forsikringsaftaleloven med kommentarer” s.88ff & Jens Møller ”Erstatningsansvarsloven med kommentarer” 5.udg. s.357ff.
- ²⁰ jf. U 1984.903S & FED 2000.752S.
- ²¹ jf. U 1988.777S.
- ²² jf. FED 1998.1220V.
- ²³ jf. f.eks. A. Vinding Kruse ”Erstatningsretten” 5. udg. 1989 s.94.
- ²⁴ jf. U 1991.826H (forudsætningsvis), U 1993.1034H & FED 1996.968V.
- ²⁵ jf. U 1991.826H, U 1999.1624S (forudsætningsvis), U 2000.1400S, FED 1995.1046S, FED 1997.1357S, FED 1998.95V, FED 1998.1220V, FED 1999.239V FED 1999.2580S & FED 2000.1165Ø.
- ²⁶ jf. U 1999.1072S (Moskva), U 1999.1624S (Italien), U 2000.1400S (Moskva), FED 1999.238V (Italien) & FED 2000.752S (Moskva).
- ²⁷ jf. U 1991.826H (industrikvarter), FED 1995.1046S (befærdet gade), FED 1998.1220V (øde industrikvarter) & FED 1999.238V (ubevogtet rasteplads).
- ²⁸ jf. U 1991.826H (weekenden over), U 1999.1072S (over to timer – sammenholdt med omstændighederne anset for lang tid) & FED 1999.2580S (weekenden over).
- ²⁹ FED 1995.1046S & FED 2000.1165Ø.
- ³⁰ U 1991.826H (kun beskyttet ved presenning), U 1999.1624S (presenningvogn og uaflåst bagdør), FED 1995.1046S (enten kun presenning eller presenning og uaflåste døre), FED 1998.1220V (presenning) & FED 2000.1165Ø (i lyset af de andre omstændigheder, var det ikke tilstrækkeligt, at vognen kun var aflåst og sikret ved ratlås).
- ³¹ jf. U 1999.1624S, FED 1997.1357S & FED 2000.1165Ø. I frifindende retning se FED 1999.239V.
- ³² jf. U 1991.826H.
- ³³ jf. U 2000.1400S (forudsætningsvis).
- ³⁴ jf. U 1999.1072S (ikke godtgjort at forholdene ikke kunne afværges) & U 2000.1400S (isoleret set ikke mulighed for at afværge røverisk overfald)
- ³⁵ Herved menes risikoen for skade/skaders indtræden sammenholdt med den sandsynlige skades/skaders omfang, jf. Ussing ”Erstatningsret” nyt optryk 1947 s.31-33 & A. Vinding Kruse ”Erstatningsretten” s.58.
- ³⁶ F.s.v. angår i hvert fald EAL §19, stk. 2, nr. 1 kan man dog tage hensyn til, at lægmænd der handler inden for deres privatsfære, ikke har fuld viden om fagets regler, jf. U.1995.737H & HD 20.dec. 2000 I 76/99. En ældre dom antyder, at dette også er tilfældet f.s.v. angår FAL §18, stk. 2, jf. U.1968.632V.
- ³⁷ ”Lignende” fordi der ikke kan være tale om, at det er bonus pater standarten som sådan, der anvendes, idet talen her er om *grov* uagtsomhed.