

have haft, hvis et forbehold var taget, mistes. Hvis et lovligt forbehold havde været taget, ville kravstilleren skulle have løftet bevisbyrden for, at en temperaturafvigelse i varen, der konstateredes ved udleveringen, faktisk var opstået under transporten, uden at kunne henvise til fragtbrevet som bevis for godsets overtagelsestemperatur¹².

Hvis bestemmelsen i forsikringen anses som en sikkerhedsforskrift vil dækning kunne foreligge, selv om betingelsen ikke er overholdt, såfremt den sikrede kan godtgøre, at den manglende overholdelse af pålægget ikke har haft betydning for erstatningsansvaret. Den sikrede vil således skulle godtgøre, at det idømte ansvar ville være blevet pålagt i samme omfang, selvom der havde været taget et forbehold for den målte og afvigende temperatur i fragtbrevet.

1.4. Forsæt og grov uagtsomhed

1.4.1. Skade forvoldt forsætligt eller groft uagtsomt

Når der rejses krav om erstatning overfor fragtføreren, vil der i mange tilfælde opstå spørgsmål om, hvorvidt skaden, eller tabet, der ligger til grund for kravet, er forårsaget ved grov uagtsomhed (eller endda forsætligt). Det skyldes, at fragtførerens mulighed for at begrænse sit erstatningsansvar i mange tilfælde vil bortfalde, hvis en skade er forvoldt ved grov uagtsomhed. Ved international vejtransport følger dette af CMR-lovens § 37.

Skade, der forårsages forsætligt eller ved grov uagtsomhed af den sikrede, er som regel ikke omfattet af den ansvarliges ansvarsforsikring, men er undtaget fra forsikringsdækning, jf. fal. § 18, stk. 1, jf. § 20.

I fragtføreransvarsforsikringen er skade forvoldt af sikrede ved forsæt eller grov uagtsomhed tilsvarende undtaget fra dækning¹³. I forsikringsbetingelserne er dækningsundtagelsen vedrørende forsæt og grov uagtsomhed ofte angivet på den følgende måde:

[Forsikringen dækker ikke ansvar for skade] forvoldt med forsæt, ved grov uagtsomhed eller under selvforskyldt beruselse. Er en skade ikke forvoldt af forsikringstageren selv, er denne dækket af forsikringen, medmindre det godtgøres, at forsikringstageren var vidende om, at der forelå omstændigheder som beskrevet, eller at hans ukendskab hertil skyldes grov uagtsomhed.

12. Denne bevisbyrde ville efter omstændighederne kunne være meget vanskelig at løfte.

13. Som nærmere drøftet ovenfor i kapitel 7, afsnit 1.3 om speditøransvarsforsikring, må det nok antages, at den *transportretlige ansvarsbedømmelse* af begrebet ”grov uagtsomhed” er identisk med den *forsikringsretlige vurdering* iht. forsikringsbetingelserne.

Når fragtføreren ikke kan begrænse sit erstatningsansvar i tilfælde, hvor en skade er forårsaget forsætligt eller groft uagtsomt, vil det få særlig indgribende betydning, hvis fragtføreren også som følge heraf mister sin forsikringsdækning. Det fremgår af de almindelige forsikringsbetingelser, at forsikringssummen vedrørende dækning af fragtførerens ansvar ved international transport er begrænset til højest 8,33 SDR pr. kilo beskadiget gods og ved national transport til 8,33 SDR pr. kilo gods, der (lovligt) kan befordres med køretøjet. Det er ofte angivet på den følgende måde:

Forsikringen dækker med et beløb af indtil 8,33 SDR pr. kg. beskadiget eller bortkommet gods (bruttovægt). For nationale transporter dækker forsikringen dog med indtil 8,33 SDR pr. kg. gods, der kan befordres med køretøjet. Dækningssummen udgør i alt højst et beløb svarende til den største last, som myndighederne har godkendt det forsikrede køretøj til at befordre.

Efter ordlyden synes dækningen af et ubegrænset erstatningsansvar, som fragtføreren måtte kunne pålægges ved international vejtransport efter CMR-loven, jf. § 37 ved bortkomst eller beskadigelse, at være forsikringsmæssigt begrænset til at udgøre, hvad der ville svare til ansvarsbegrænsningsbeløbet for skaden. Efter ordlyden foreligger der således ikke dækning af det ubegrænsede ansvar, uanset, at forsikringsdækningen i øvrigt *ikke* måtte være bortfaldet pga. grov uagtsomhed¹⁴. Det er dog ikke ganske klart, om bestemmelsen faktisk skal forstås på denne måde. Det skyldes for det første, at størrelsen af forsikringssummen normalt vil være fastsat som et individuelt vilkår (i policen) og ikke i de generelle forsikringsbetingelser, hvilket dog ikke altid er tilfældet, jf. nedenfor. Det er dog ikke udelukket, at betingelsen kan opfattes som et *sub-limit*, sådan at *policens* forsikringssum udgør det højeste beløb, som dækningen omfatter. Bestemmelsen synes dog vist nok ikke i praksis at blive fortolket som et sådan sub-limit. Det skyldes for det andet, at betingelsen ved national vejtransport i nogle betingelser ikke angiver en tilsvarende begrænsning af forsikringssummen, idet det for disse tilfælde fremgår, at forsikringssummen udgør 8,33 SDR gange køretøjets lasteevne¹⁵. Det synes ikke velbegrunderet, at der skal gælde en markant

14. Det kan f.eks. skyldes, at skaden er fremkaldt ved grov uagtsomhed af en person, der ikke identificeres med den sikrede i forsikringsretlig henseende, jf. nærmere nedenfor.

15. Det er ikke ganske klart, hvorledes motorkøretøjets lasteevne opgøres, herunder om der skal lægges vægt på lasteevnen for den konkret benyttede trailer, eller om der sigtes til den last, som den forsikrede trækkende enhed kan befordre.

højere forsikringssum (eller sub-limit) ved skade i forbindelse med national vejtransport¹⁶. Det kan på denne baggrund ikke udelukkes, at betingelsen ikke begrænser dækningen til et ansvarsbegrænsningsbeløb ved international vejtransport, sådan at bestemmelsen skal læses med respekt af betingelsernes grundlæggende vilkår om, at dækning foreligger af det ansvar, som fragtføreren kan pålægges efter CMR-loven, jf. nærmere kapitel 8, afsnit 1.8.

Retten på Frederiksberg har i en sag¹⁷ taget stilling til dækningsspørgsmålet i en sag, hvor det af policen fremgik, at fragtføreransvar var dækket således: *”Forsikringen dækker forsikringstagerens/sikredes civile retlige erstatningsansvar i dennes egenskab af fragtfører. Forsikringssum: Se forsikringsbetingelsernes pkt. 17.”* Der var således ikke i policen angivet en forsikringssum med et bestemt beløb for fragtføreransvar. Af forsikringsbetingelserne fremgik, at det forsikringsdækkede ansvar var følgende: *Hvilket ansvar er dækket. [...] For internationale vejtransporter dækkes sikredes ansvar for skade i overensstemmelse med reglerne i LBK nr. 602 af 9. september 1986 om internationale fragtaftaler med senere ændringer (herefter benævnt CMR-loven)*. Af betingelsernes pkt. 17, som der var henvist til i policen, fremgik således: *”Dækning og summer. Ved led i internationale transporter dækker forsikringen med et beløb på indtil 8,33 SDR pr. kg. beskadiget eller bortkommet gods (bruttovægt)”*. Sagens omstændigheder var følgende:

Den sikrede fragtfører havde påtaget sig at udføre CMR-transport af forsendelser med medicin, der af en transportkøber var parallelimporteret fra Spanien til Danmark. Iht. transportordren skulle nogle af produkterne transporteres ved 2 – 8 °C, og køleanlægget skulle indstilles til kontinuerlig drift. Af køleudskrifter for traileren fremgik, at temperaturen i nogle perioder under transporten havde været højere end foreskrevet, og at køleanlægget havde været i drift i ”start/stop-funktion.” Modtageren anså som følge heraf en del af medicinen, med en vægt på 132 kilo, for uanvendelig og fremsatte krav om erstatning med EUR 456.000 med henvisning til, at skaden var forvoldt ved grov uagtsomhed. Fragtføreransvarsforsikringen anerkendte dækningspligten og dækkede omkostningerne ved førelsen af den sag, der blev anlagt imod den sikrede, men henviste under sagen til, at dækningen var beløbsmæssigt begrænset til 8,33 SDR pr. kilo skadet gods (og således med i alt SDR 1.106,3), uanset, om den sikrede måtte ifalde et ubegrænset erstatningsansvar. Erstatningssagen blev forliget, og forligsbeløbet blev betalt af den sikrede baseret på, at der efter fragtføreransvarsforsikringens og

16. En begrundelse for dette kan dog være, at dækningen er baseret på en forudsætning om, at ansvaret ved national vejtransport ikke kan begrænses.

17. Retten på Frederiksbergs dom af 16. november 2022 i sag BS-25042/2021-FRB.

den sikredes vurdering var en betydelig risiko for, at den sikrede ville blive pålagt et ubegrænset ansvar. Den sikrede anlagde herefter retssag imod fragtføreransvarsforsikringen med påstand om betaling af forligsbeløbet på EUR 126.155.

Retten kom frem til, at forsikringen måtte forstås sådan, at dækningen var begrænset til 8,33 SDR pr. kilo, beskadiget gods, uanset at den sikrede måtte være ansvarlig for et ubegrænset erstatningskrav efter CMR-loven. Retten udtalte følgende: [...] ”*Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 17.1, at forsikringen ved led i internationale transporter dækker med et beløb indtil 8,33 SDR pr. kg. beskadiget gods. [...]. Der er ikke holdepunkter for at antage, at der var tale om et usædvanligt forsikringsvilkår, og efter [NN] forklaring lægges det til grund, at der var tale om et standardvilkår, der gjaldt i alle fragtførerforsikringer, og som også var blevet anvendt i tidligere forsikringssager, som [sikrede] havde været involveret i. Efter [NN] forklaring lægges det endvidere til grund, at [sikrede] mod betaling kunne have tegnet en tillægsdækning, der dækkede i større omfang end efter pkt. 17.1*”

1.4.2. Skade forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed af fragtføreren eller dennes ansatte

Såfremt en skade forårsages forsætligt eller groft uagtsomt af fragtførerens ansvarlige ledelse, ansatte, (herunder chaufføren) og andre, for hvilke fragtføreren svarer, jf. CMR-lovens § 4, vil fragtføreren som nævnt ovenfor, i mange tilfælde ikke have en mulighed for at begrænse sit erstatningsansvar for skaden.

Efter almindelige forsikringsretlige regler, jf. fal. § 18, vil forsikringsdækningen af ansvaret alene bortfalde, hvis den *sikrede selv* eller nogen som må *identificeres* med den sikrede, har forårsaget den indtrådte skade forsætligt eller groft uagtsomt. Grov uagtsomhed vil f.eks. kunne foreligge i tilfælde, hvor der ikke af fragtføreren ved planlægning af en aftalt transport tages hensyn til de særlige forhold, som sikker transport af forsendelsen kræver, herunder f.eks. at der iht. en aftale med ordregiver må foretages sikkerhedsforanstaltninger for at beskytte godset mod en særlig tyveririsiko. Grov uagtsomhed vil også kunne foreligge derved, at der ikke gives tilstrækkelige og fyldestgørende instruktion til de ansatte, herunder chauffører, der skal udføre transport, med skade til følge.

Efter almindelige forsikringsretlige regler vil identifikation alene skulle foretages mellem den sikrede og dennes ledende eller overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for virksomhedens drift.¹⁸

18. Saml. Højesterets dom refereret i U. 1999.1018 H, hvor Højesteret fastslog, at angivelsen i dækningsundtagelserne i en All risk-forsikring om skade forvoldt ved grov