

SPEDITIONSRET

VELKOMMEN TIL SPEDITIONSRET

Det er svært at forestille sig, hvordan man kan bedrive spedition uden at skulle forholde sig til claims og skader. Claims kan ikke undgås, men skadevirkningerne kan minimeres. Det er udgangspunktet, når medlemsvirksomhederne ringer ind på Danske Speditørers hotline.

Det er også udgangspunktet for dette nummer af Speditionsret.

Advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk har skrevet en artikel om bevisbyrden i forbindelse med claimssager. Det skulle umiddelbart være let at forstå, hvis man kigger på den generelle erhvervsjura. Men i transportjuraen gør der sig særlige regler gældende, hvorfor spørgsmålet om bevis bliver en kompliceret affære. I sin artikel giver Rasmus Schultz Holbæk et overblik over situationen på vejtransportområdet.

Derefter følger en artikel af advokat Rasmus Køie, der giver nyttige værktøjer til den daglige claimsbehandling.

Værktøjerne tager udgangspunkt i det claimsbehandlingskoncept, som Speditørernes Retsværn udbyder. Det er muligt for medlemsvirksomheder at outsource claimsbehandlingsfunktionen til Speditørernes Retsværn. Det sker gennem en skræddersyet omkostningsbesparende løsning, der sikrer hurtig og effektiv sagsbehandling, hvor erfaring monitoreres og samles i en afrapportering til virksomheden.

Advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod afslutter dette nummer af med en artikel om en interessant ny dom fra Højesteret, der slår fast, at det er muligt at dømmes og straffes en chauffør og vognmand – selv når der er tale om samme person.

Så der er lidt læsning – også til dagene omkring jul og nytår.

Skulle der være spørgsmål i forbindelse med dette nummer af Speditionsret eller andre juridiske forhold, står Speditørernes Retsværn til rådighed alle hverdage på telefon 7013 1214 – også dagene omkring jul og nytår.

Danske Speditører og Speditørernes Retsværn ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår.

God Fornøjelse med Speditionsret.

Martin Aabak

NR. 36
DECEMBER 2012

INDHOLD:

Side 2:

SKADESSAGER – HVEM SKAL BEVISE HVAD?

Side 5:

GODE RÅD TIL CLAIMBEHANDLING

Side 8:

**BØDE TIL CHAUFFØR OG VOGNMANDSFIRMA
IKKE ANSET SOM DOBBELTSTRAF SELVOM
CHAUFFØREN VAR MEDEJER AF
VOGNMANDSFIRMAET**

SKADESSAGER – HVEM SKAL BEVISE HVAD?

I Danske Speditørers juridiske afdeling kommer der ofte henvendelser vedrørende skadessager, hvor parterne er usikre på, hvem der egentlig bærer bevisbyrden – og for hvad – når en kunde kræver erstatning fra speditøren i forbindelse med skader.

Af advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk, rsh@dasp.dk

Det meget simple svar er, at det er skadelidte (dvs. som oftest speditørens kunde) der skal bevise, at skaden er indtrådt i speditørens varetægt. Såfremt skadelidte kan bevise, at godset rent faktisk blev skadet i speditørens varetægt, skal speditøren bevise, at denne skade ikke skyldtes forhold, som kan bebrejdes speditøren. Sidstnævnte øvelse er en disciplin for sig selv, og skal ikke gennemgås nærmere i denne artikel.

Til trods for at udgangspunktet, som opridset oven for, er forholdsvis simpelt, er det i praktikken ikke altid så nemt. Dette skyldes primært, at transportlovene indeholder ganske komplicerede undersøgelsespligtsregler og forhåndsbevisregler, der relaterer sig til transportøren og fragtbrevene, samt reklamationsfrister og bevisregler, der relaterer sig til modtageren. Det betyder, at visse forhold kan "forhåndsbevises" blot ved, at den ene part reklamerer overfor den anden part. Det, at der er tale om forhåndsbeviser, betyder også, at dette kan modbevise af den anden part. Dog er det ofte svært, da skader tit er "anonyme", således at det ikke vides, hvorfor eller hvor skaden er indtrådt. Det indebærer, at den der har bevisbyrden ofte taber sagen. Der, hvor tvivlen opstår i praksis, er typisk hvilke forhold, der falder indenfor disse særlige forhåndsbevisregler, og hvilke der ikke gør. Der er i praksis en stor forskel, idet kunden ofte vil have meget svært ved at bevise, at skaden skete hos transportøren, såfremt selve reklamationen ikke er tilstrækkelig til denne dokumentation. Dette sker fx ofte i de tilfælde, hvor der ikke har været synlige skader på godset ved fremkomst, men modtager ved udpakning af godset opdager, at varerne i indpakningen er skadet.

Denne artikel skal derfor fokusere på lovgrundlaget i transportlovene. Da omfanget af artiklen skal

begrænses, vil der blive taget udgangspunkt i CMR-loven, men det bemærkes, at problemstillingen er den samme i de andre transportlove, hvorfor argumentationen også kan anvendes her. De relevante bestemmelser i CMR-loven er §§ 10-11 angående transportørens undersøgelsespligt og bevismagten af transportørens forbehold. Den sidste relevante bestemmelse er § 38, der beskriver reklamationsfristerne for skadelidte. Jeg har belyst nogle af disse problemstillinger i forbindelse med min artikel i Speditørret nr. 33 angående køletransporter. For en nærmere gennemgang for køletransporter henvises dertil.

§ 10

Ved overtagelsen af godset skal fragtføreren undersøge, om fragtbrevets oplysninger om antallet af kolli og deres mærker og numre er rigtige. Kan dette ikke gøres med rimelige midler, skal han tage forbehold og anføre grunden hertil i fragtbrevet.

Stk.2. Fragtføreren skal endvidere undersøge godsets og dets indpakkings synlige tilstand og begrunde de forbehold, som han måtte tage herom i fragtbrevet.

Stk.3. De i stk. 1 og 2 nævnte forbehold er ikke bindende for afsenderen, medmindre han udtrykkeligt har godkendt dem i fragtbrevet.

Stk.4. Afsenderen kan mod at betale omkostningerne derved forlange, at fragtføreren forviser sig om godsets bruttovægt eller dets på anden måde udtrykte mængde og om kollienes indhold. Resultatet af undersøgelsen indføres i fragtbrevet.

§ 11

Fragtbrevet gælder, hvis ikke andet godtgøres, som bevis for de aftalte vilkår og for fragtførerens modtagelse af godset.

Stk.2. Har fragtføreren ikke taget begrundet forbehold i fragtbrevet, antages det, hvis ikke

andet godtgøres, at godset og dets indpakning fremtrådte i god stand, da fragtføreren overtog det, og at antallet af kolli og deres mærker og numre var i overensstemmelse med oplysningerne i fragtbrevet.

§38

Har modtageren modtaget godset uden i forening med fragtføreren at undersøge dets tilstand og uden at gøre indsigelse over for fragtføreren på grund af bortkomst eller beskadigelse med angivelse af bortkomstens eller beskadigelsens almindelige beskaffenhed, skal det, hvis ikke andet godtgøres, lægges til grund, at han har modtaget godset i den i fragtbrevet angivne tilstand. Indsigelse skal gøres senest ved afleveringen, når det drejer sig om bortkomst eller beskadigelser, der er synlige, og ellers inden 7 dage derefter, søn- og helligdage ikke medregnet. Indsigelse skal ske skriftligt, hvis bortkomsten eller beskadigelsen ikke var synlig.

Stk.2. Har modtageren og fragtføreren i forening undersøgt godsets tilstand, kan bevis mod, hvad der herved er fastslået, kun føres, hvis bortkomsten eller beskadigelsen ikke var synlig, og hvis modtageren skriftligt har gjort indsigelse over for fragtføreren inden 7 dage efter undersøgelsen, søn- og helligdage ikke medregnet.

De første to bestemmelser betyder, at transportøren, skal undersøge godset for så vidt angår antal kolli og godsets synlige tilstand ved overtagelse. Unnlader transportøren at gøre dette, uden at tage et forbehold herfor, medfører det, at der er et forhåndsbevis for, at godset bestod af de antal kolli nævnt i fragtbrevet, samt at den synlige tilstand var god. Netop denne del af §§ 10-11, er der i teorien ikke megen uenighed om.

Hvor der ikke er megen tvivl om forståelsen af bevisværdien i §§ 10-11, gør det sig ikke gældende ved § 38. Tvivlen relater sig udelukkende til stk. 1, da stk. 2 er forholdsvis klar. Grundlæggende er der i teorien tre forskellige holdninger. Det kan forekomme mærkværdigt, at så essentiel del af loven stadig er usikker. Dog må det også medgives, at en stor del af usikkerheden kan tilskrives den meget uklare formulering af § 38, der rent sprogmæssigt ikke beskriver meget om den bevismæssige del af en rettidig reklamation. Det eneste der fremgår af bestemmelsen er, at såfremt der ikke reklameres rettidigt, *"lægges til grund, at han har modtaget godset i den i fragtbrevet angivne tilstand"*. Dertil kommer, at der ikke er mange domme, hvor retten har

fundet lejlighed til at beskrive, hvordan reglerne skal fortolkes. Denne opdeling gælder i Danmark såvel som i de andre kontraherende CMR-stater.

Den **første** holdning er den, at såfremt skadelidte reklamerer i overensstemmelse med fristerne i CMR-loven § 38, er der et forhåndsbevis for, at skaden er sket under transporten.

Den **anden** holdning er, at en rettidig reklamation i henhold til reglerne i § 38, kun kan virke som et forhåndsbevis for de forhold, som falder inden for transportørens undersøgelsespligt ved overtagelsen af godset. Det betyder, at kun reklamationer, der omhandler manglende kolli eller synlige skader på godset, kan tjene som forhåndsbevis. Herved hænger reklameringsreglerne i § 38, nøje sammen med reglerne om transportørens undersøgelsespligt, og forbehold i CMR-lovens §§ 10-11. Dermed vil reklamationer angående usynlige skader pr. definition ikke være forhåndsbeviser for, at skaden indtrådte under transporten. Her må skadelidte bevise, at skaden indtrådte under transporten, fx via vidneudsagn, survey rapporter, video fra lager/terminal mv. Derimod vil en rettidig reklamation angående kolli antal samt godsets synlige tilstand, medfører at der er et forhåndsbevis for, at skaden er opstået i transportørens varetægt.

Den **trede** opfattelse er den, at § 38 i CMR-loven skal forstås således, at selve reklamationen ikke er nok til at gennemføre et krav, men at skadelidte, efter fremsendt reklamation, stadig skal bevise, at skaden skete i transportørens varetægt. I henhold til denne teori tjener en reklamation således som en afvisning af, at der skulle være et forhåndsbevis for, at transporten blev udført korrekt. Dernæst er formålet for reklamationen en oplysning, som transportøren skal bruge til at undersøge hvad der var sket.

Angående den første teori er det min opfattelse, at den ikke er korrekt. Såfremt denne teori var korrekt, ville den gøre bestemmelserne i §§ 10-11 irrelevante. I så fald ville transportørens undersøgelsespligt reelt blive udstrakt til flere områder end de nævnte forhold i § 10. Det skyldes, at en rettidig reklamation angående skade på godset vil medføre et forhåndsbevis for, at skaderne indtrådte under

transporten. Derfor ville transportøren være nødt til at undersøge indholdet af pakkerne. Denne fortolkning af reglerne forekommer ikke blot uhensigtsmæssig, men også juridisk forkert. I U.2001.520.H omhandlende en luftfragtsforsendelse, påstod modtager, at transportøren var ansvarlig for, at indholdet af pakkerne ikke var i overensstemmelse med oplysningerne i fragtbrevet. Højesteret afviste denne fortolkning. Afvisning skyldtes, at transportøren ikke skal undersøge dette i henhold til Luftfartsloven. Derfor fungerede fragtbrevet ikke som forhåndsbevis for, at godsets indhold var overensstemmende med fragtbrevet ordlyd, da transportøren overtog godset. Derfor havde modtager ikke bevist, at skaden var sket i transportørens varetægt, og transportøren blev frifundet.

Den anden og tredje teori forekommer mere korrekte. I modsætning til den første teori er der her ikke retspraksis, der præcis klarlægger, hvilken af teorierne der er korrekt. Ved en gennemgang af ordlyden af § 38 giver den sproglige version mest støtte til den tredje teori. Der er intet sprogligt i bestemmelsen, der indikerer, at en reklamation skulle være lig med et forhåndsbevis til fordel for skadelidte. Derimod fastslår bestemmelsen blot, at såfremt der ikke sendes en reklamation rettidigt, ligges det til grund, at modtageren har fået godset som beskrevet i fragtbrevet. Således er tilknytning i denne teori minimal mellem transportørens undersøgelsespligt/forbehold og reklamationsfristerne i CMR § 38. Den eneste sammenhæng her er, at fragtbrevet tjener som et bevis for godsets tilstand ved transportørens

overtagelse, men altså ikke som noget selvstændigt bevis for godsets tilstand ved levering. Således vil skadelidte altid være tvunget til at føre bevis for, at skaden skete i transportørens varetægt. På den anden side kan der argumenteres for, at den anden løsning virker mere logisk korrekt og derved bedre i overensstemmelse med formålet i loven. Det må antages, at reglerne om forhåndsbeviser er indført som konsekvens af, at det ofte er meget kompliceret for parterne at føre bevis for, at skaden indtrådte et bestemt sted. I den henseende vil det forekomme mest logisk, at både transportøren såvel som skadelidte vil kunne opnå nogle bevismæssige fordele, i stedet for at dette kun er en mulighed for transportøren.

Da der ikke er en endelig afgørelse på problemstillingen, er det tvivlsomt, hvilken en af teorierne, der er korrekt. Dette vil først blive afklaret endeligt, når domstolene finder lejlighed til at udtale sig generelt herom. Dog er det undertegnede holdning, at den tredje teori må være den korrekte løsning. Om end det virker mest hensigtsmæssigt med den anden løsning, må det erindres, at den primære lovkilde er selve ordlyden. I henhold til ordlyden af bestemmelsen er der intet, der indikerer, at en reklamation fra skadelidte skulle kunne have en bevismæssig fordel. Tværtimod siger ordlyden blot, at der ikke kommer et forhåndsbevis til fordel for transportøren.

GODE RÅD TIL CLAIMBEHANDLING

Det er en uundgåelig grundbetingelse for al udøvelse af speditjons- og transportvirksomhed, at noget vil gå galt over tid: På et eller andet tidspunkt vil der opstå bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse af gods. Det gode kundeforhold fortjener en professionel håndtering, uanset om dette relaterer sig til levering af ydelser, der forløber planmæssigt eller til forsendelser, hvor det modsatte er tilfældet. Nærværende artikel beskriver i oversigtsform de væsentligste aspekter, som en professionel claimbehandling bør indeholde.

Af advokat Rasmus Køie, rak@dasp.dk

For den professionelle claimbehandler spiller de kommercielle interesser naturligvis en ikke ubetydelig rolle i den daglige håndtering af claimbehandling. Uanset dette, må det dog i den forbindelse tages i betragtning, at der er tale om en i bund og grund juridisk øvelse, hvorfor de transportjuridiske regler ikke kan (eller bør) undgås inddraget.

I forbindelse med den typiske transportrelaterede claimbehandling er der en række forhold, som ofte giver anledning til overvejelser.

Oversigtsmæssigt bør følgende forhold aldrig efterlades uovervejet under en claimbehandling:

- Er der reklameret rettidigt og af den berettigede?
- Er der indtrådt forældelse?
- Orienter straks eventuelle undertransportører og hold disse ansvarlige skriftligt ("...i morgen er det måske for sent"!)
- Kan skaden afhjælpes eller minimeres/reduceres ved praktiske tiltag, så sørg for dette straks efter aftale med kunden
- Vurdér om en eller flere ansvarsfrihedsgrunde kan anvendes, og afvis i givet fald straks og tydeligt kravet ved returnering af reklamationens dokumenter (husk kopi til egen sagsmappe/chartek)
- Overvej forsikringsanmeldelse, alternativt forsikringsunderretning
- Overvej survey/besigtigelse af godset og skaden, gerne efter aftale med forsikrings-selskab

- Overgiv hurtigst muligt sagen til juridisk assistance og/eller forsikrings-selskab, hvis dette skønnes nødvendigt
- Alfa og Omega er en hurtig og begrundet stillingtagen til den skadelidtes henvendelse!

Listen er selvsagt ikke udtømmende, men repræsenterer de elementer, som oftest indgår i relation til claimbehandling.

Disse aspekter vil nedenfor blive behandlet individuelt.

Generelt er det dog væsentligt at påpege, at det sidste punkt er det væsentligste: Claimbehandling kan som altovervejende hovedregel aldrig vente til i morgen.

Ved reklamationer – det være sig store som små – fordrer den rettidige reklamationsbehandling, at der skal tages action på forholdet uden ophold.

For "*regresfælden*" lurer nemlig – forstået således, at speditørens samlede retsstilling som hovedregel er afhængig lige så meget af forholdet til underleverandøren som af forholdet til kunden – og at forholdet til underleverandøren bestemt kan afhænge af speditørens agtpågivenhed og hurtighed i claimbehandlingen.

Reklamation og forældelse

Det kan være ganske afgørende for speditørens retsstilling, om de transportretlige reklamations- og forældelsesregler er iagttaget.

Det er i den forbindelse væsentligt at påpege, at der ikke løber "nye" frister for speditørens vedkommende overfor underleverandøren, fra tidspunktet, hvor speditøren modtager et krav fra sin kunde. Fristerne er som altovervejende hovedregel de samme i begge forhold – og det betyder, at kunden så at sige allerede kan have "spist" af fristernes løbetid, når speditøren claimes, således at speditørens frist overfor underleverandør(-er) i praksis er forkortet. Dette gælder i alle de situationer, hvor speditøren alene optræder som kontraherende transportør overfor kunden, og selvstændigt har entret underleverandøren til selve transportens udførelse – altså den klassiske spedititionsmodel.

Derfor skal speditøren altid videresende reklamationer og ansvarligholdelser til sin underleverandør senest samme dag, som speditøren modtager denne fra sin kunde (eller fra den skadelidte, som godt kan være en anden end kunden).

For de fire klassiske transportformer findes der selvstændig regulering af reklamationsfrister for bortkomst, beskadigelse og forsinkelse.

Disse angiver frister vedrørende reklamation på alt fra "straks" (som for alle transportformer er fristen ved umiddelbart konstaterbare – "synlige" – skader og manki) til 60 dage.

Reklamationen er vigtig, og fristerne er indsat af hensyn til, at den påståede skadevolder gives mulighed for at løfte sin bevisbyrde til brug for ansvarsfrihed eller –begrænsning, hvilket ofte forudsætter umiddelbar adgang til besigtigelse af det omhandlede gods.

Overskridelse af en reklamationsfrist vil, afhængigt af det konkrete forhold, medføre, at reklamantens retsstilling forværres, og medfører øgede krav til denne løftelse af bevisbyrden vedrørende skaden og årsagen hertil. Andetsteds i nærværende udgave af SPEDITIONSRET kommer advokatfuldmægtig Rasmus Schultz Holbæk nærmere ind på disse forhold i relation til CMR-lovens reklamationsregel i lovens § 38, herunder om retsvirkningen af forbehold og af reklamationsfristoverskridelse.

Forældelse er naturligvis væsentlig, idet der i udgangspunktet ikke er grund til at drøfte en sags materielle indhold yderligere, når der er indtrådt forældelse for kravet. Forældelse medfører nemlig, at selv i øvrigt materielt berettigede krav ikke kan fremmes af skadelidte mod skadevolder.

Også forældelsesfristerne er generelt korte (og kortere end dansk rets almindelige, treårige forældelsesfrist). Afhængig af den anvendte/aftalte transportform vil krav forælde efter enten et eller to år.

Ansvarligholdelse af underleverandører

Som allerede nævnt ovenfor er det væsentligt for speditøren, der oftest opererer netop som mellemmand (kontraherende transportør), at videreføre sit (regres-)krav mod den anvendte underleverandør, når skade, bortkomst eller forsinkelse er opstået, mens godset var i denne underleverandørs varetægt.

Modtages et krav, skal dette i sådanne tilfælde af speditøren direkte og uden ophold videreføres med som minimum enslydende indhold overfor underleverandøren.

Teknologisk er det i dag muligt at kommunikere direkte og uden nævneværdig tidsforskydelse, og det er værd at påpege, at de forskellige transportloves visse steder værende krav om skriftlighed, opfyldes ved kommunikation pr. e-mail.

Minimering af skaden

Enhver skadevolder har pligt til tabsbegrænsning overfor skadelidte. Tilsvarende vil det oftest følge forholdets natur, at denne tabsbegrænsning vil komme skadevolder selv tilsvarende til gode, idet den potentielle erstatningspligt tilsvarende potentielt reduceres.

Kan skaden minimeres ved praktiske foranstaltninger, bør dette derfor overvejes – og i givet fald besluttes i samarbejde med såvel skadelidte som speditørens ansvarsforsikringsselskab.

SPEDITIONSRET

Ansvarsfrihed for speditøren

Transportlovgivningen indeholder en række eksplicit beskrevne situationer og forhold, som, om de er til stede, medfører, at speditøren/transportøren ikke er ansvarlig for et opstået tab. For eksempel findes ansvarsfrihed for force majeure og for forhold, som kan henføres til kundens eller kundens kontraktparters egne forhold, hvor speditørens/transportørens handlinger eller undladelser ikke har medvirket til tabet. Herudover findes en lang række eksplicit beskrevne kataloger over særlige grunde, som medfører ansvarsfrihed for speditøren/transportøren, fx godsets egen beskaffenhed, brand- og vandskade, indbrudstyveri, manglende eller mangelfuld emballering af gods, læsning, losning eller surring foretaget af andre end speditøren etc.

Kan en eller flere af disse grunde finde anvendelse, bør kravet i det hele afvises, da retsvirkningen er, at der ikke skal udbetales erstatning, således at kunden/skadelidte i forhold til speditøren/transportøren selv må bære tabet.

Forsikring og surveys

Gennemgående er det en fællesnævner for al transportretlig regulering, at speditøren/transportørens ansvarsgrundlag er præsumptivt, hvilket betyder, at speditøren skal løfte bevisbyrden, for at gå fri for ansvar (og derimod ikke, at skadelidte skal dokumentere, at speditøren har handlet ansvarspådragende uagtsomt).

Det påhviler derfor speditøren selvstændigt at løfte sig "ud af" dette ansvar – i modsat fald må der svares erstatning, hvis der kan dokumenteres et tab.

Som allerede anført vil løftelsen af en sådan bevisbyrde ofte hvile på en praktisk gennemgang af det transporterede gods, og for at sikre en effektiv bevissikring bør der anvendes en uvildig og sagkyndig part hertil. Til dette brug findes en række

virksomheder, der opererer internationalt og som hurtigt kan sættes i aktion for at dokumentere skadens omfang, årsag og øvrige relevante forhold. Foretages en sådan besigtigelse af godset, bør dette altid ske efter underretning af kunden/skadelidte, og således at disse eller deres repræsentanter gives lejlighed til at deltage under besigtigelsen.

Outsourcing af claimbehandling

Speditørernes Retsværn bistår claimshåndtering for en række større og mindre speditørvirksomheder i Danmark og i udlandet.

Vi har udviklet et komplet claimbehandlingssystem, som kan skræddersys til ethvert behov.

Ved outsourcing af claimbehandlingen kan opnås flere fordele for speditørvirksomheden. For det første udsondres omkostningen til dette arbejde, og omkostningerne kan i det rette set-up reduceres, både fordi selve arbejdsindsatsen koncentrerer og professionaliseres, og fordi selve udbetalingen i skadessager reduceres, således at der alene udbetales det juridisk rette beløb, og indhentes optimal dækning fra underleverandører. Endvidere vil en outsourcing medføre, at virksomheden kan koncentrere fokus på driften af forretningen, mens skadessagerne flyttes til en ekstern part. Endelig vil outsourcing til en samarbejdspartner, som puljer flere virksomheders erfaring således, at alle drager nytte af hinandens erfaringer, også fremadrettet – men naturligvis med vandtætte skotter, således at konkret information holdes fortrolig mellem flere klienter. Alt dette kan ske på en måde, så den brugbare viden tilbagerapporteres til virksomheden, således at erfaringsgrundlaget fra claimssagerne til brug for den fremadrettede forretningsdrift bibeholdes blandt de rette medarbejdere.

Kontakt os gerne for en drøftelse af mulighederne for assistance med netop Deres virksomheds claimbehandling.

BØDE TIL CHAUFFØR OG VOGNMANDSFIRMA IKKE ANSET SOM DOBBELTSTRAF SELVOM CHAUFFØREN VAR MEDEJER AF VOGNMANDSFIRMAET

I forlængelse af en transport af 31 kreaturer blev både chaufføren og vognmandsfirmaet tiltalt for at have transporteret 3 køer, som ifølge anklagemyndigheden ikke var egnede til den pågældende transport. Chaufføren og vognmandsfirmaet blev dømt i byretten, landsretten og Højesteret, og der var dermed ikke uenighed om skyldsspørgsmålet.

Af advokatfuldmægtig Søren Møller Ejegod, sme@dasp.dk

For at pålægge virksomheder strafansvar skal betingelserne i staffelovens § 27 være opfyldt. Af bestemmelsen fremgår det, at virksomheder kan pålægges strafansvar, når der inden for virksomheden er begået en overtrædelse, der kan tilregnes en eller flere til virksomheden knyttede personer.

Vognmandsfirmaet kunne således kun dømmes for overtrædelsen, hvis det kunne lægges til grund, at chaufføren eller en anden person i virksomheden vidste eller burde have vidst, at køerne ikke var egnede til den pågældende transport.

I byretten dømtes chaufføren med den begrundelse, at han for alle 3 køer burde have indset, at køerne ikke var egnede til den planlagte transport.

Byretten idømte chaufføren en bøde på 5.000 kr. Idet chaufføren ifølge byretten havde handlet uagtsomt, var betingelserne efter straffelovens § 27 dermed tilstede for at dømme vognmandsfirmaet for at have transporteret ikke-transportegnede dyr. På denne baggrund idømte byretten vognmandsfirmaet en bøde på 18.000 kr.

I landsretten blev både chauffør og vognmandsfirmaet dømt for så vidt angår 2 af de transporterede køer. For det sidste forhold fandt landsretten, at det *"... ikke efter bevisførelsen med tilstrækkelig sikkerhed [kan] lægges til grund, at koen ved læsning havde åbne sår eller ikke fuldt ud funktionsdygtige lemmer, så den faldt under transporten og blev trampet på."* Landsretten frifandt derfor chaufføren for dette forhold, og som følge heraf naturligvis også virksomheden.

For Højesteret gjorde chaufføren og vognmandsfirmaet gældende, at firmaet og chaufføren reelt var samme formueenhed, idet chaufføren ejede 65 % af aktierne i vognmandsfirmaet gennem sit helejede anpartsselskab. Det var således opfattelsen, at straffen ville medføre, at chaufføren blev straffet 2 gange (dobbel straf).

Højesteret afviste dog dette synspunkt, idet der ifølge Højesteret *"hverken formelt eller reelt er tale om samme formueenhed."*

Bemærkninger til dommen

Aktie- og anpartsselskaber er kendetegnet ved et begrænset ansvar for ejerne af aktierne/anparterne i selskabet. Ejerne af aktier og anparter hæfter alene over for selskabet med det beløb, som de har indskudt ved køb af aktier og anparter. Ejerne hæfter således ikke personligt over for selskabets kreditorer, og går selskabet konkurs, mister ejerne "kun" værdien af deres aktier eller anparter. Ejerne af aktier eller anparter kan derfor heller ikke forpligtes til at betale en bøde, som et selskab måtte blive idømt.

Det var således vognmandsfirmaet, og ikke medejeren (chaufføren), der var forpligtet til at betale bøden på 15.000 kr., og selv om chaufføren ejede 65 % af aktierne gennem sit helejede anpartsselskab, var der ikke identitet mellem ham og vognmandsfirmaet.

På denne baggrund er det forholdsvis klart, at Højesteret finder, at der ikke er tale om samme formueenhed, og dermed ikke tale om dobbelt straf.

Det kan i den forbindelse nævnes, at strafansvaret for enkeltmandsvirksomheder er udformet på en anden

måde end for anpart- og aktieselskaber. Strafansvaret for enkeltmandsvirksomheder fremgår af straffelovens § 26, hvorefter der kun kan pålægges disse straf, hvis virksomheden – under hensyn til virksomhedens størrelse og organisation – kan sidestilles med anpart- og aktieselskaber. I den juridiske teori anføres det, at bestemmelsen alene finder anvendelse på

enkeltvirksomheder med over 20 ansatte, og at bestemmelsen dermed vil være uden større betydning.

Såfremt vognmandfirmaet i ovennævnte dom havde været en enkeltmandsvirksomhed med mindre end 20 ansatte, ville det således alene være chaufføren, der skulle straffes for overtrædelsen.

RING KUN ÉT STED:

70 13 12 14

SAMARBEJDSPARTNERE:



SPEDITIONSRET

