

DELE AF FORMUERET – OMPRØVEN 2015

Opgave nr. 1

Arne Andersen var ejer af apoteket Centrum. Arne tilbød udbringning af medicin til beboere i lokalområdet. Til at varetage udbringningen af medicin havde Arne ansat Bent Bentsen, der var studerende, som cykelbud.

Mandag den 4. maj 2015 om eftermiddagen var Bent på apotekets budcykel i færd med at udbringe medicin. Da Bent skulle foretage et venstresving, orienterede han sig bagud og fremad, inden han svingede. På grund af et øjeblikks uopmærksomhed fejlbedømte Bent imidlertid færdselssituationen, hvilket resulterede i, at den modkørende Dorte Danielsen, der med lav hastighed kom kørende i sin Volvo, måtte foretage en undvigemanøvre i et forsøg på at undgå at ramme den venstresvingende Bent. På trods af Dortes hurtige reaktion strejfede hun budcyklen. Hendes ellers helt forsvarlige undvigemanøvre førte endvidere til, at hun mistede herredømmet over bilen med den følge, at hun kom over i den modsatte vejside og videre op på fortovet, hvor hun kørte frontalt ind i et forsvarligt placeret og nedgravet skilt med påskriften ”Soldalen”. Skiltet tilhørte Soldalen, der var en statsejet og dermed selvforsikret døgninstitution for børn og unge.

Ved påkørslen blev Arnes budcykel påført en skade, som beløb sig til 1.500 kr. Der skete ingen skade på Bent.

Skaden på Soldalens skilt beløb sig til 2.500 kr.

Dortes Volvo blev ved færdselsuheldet påført en skade, som beløb sig til 8.000 kr. Volvoen var ansvars- og kaskoforsikret i forsikrings-selskabet Helsikring med en selvrisiko på kaskoforsikringen på 3.000 kr.

Hvorledes er den erstatnings- og forsikringsretlige stilling?

Løsningseksempel til opgave nr. 1

1. Skaden på Arnes budcykel (1.500 kr.)

Bent, der ved et øjeblikks uopmærksomhed fejlbedømte færdselssituationen, har handlet culpøst og er derfor som udgangspunkt ansvarlig for skaden på arbejdsgiverens/Arnes budcykel (Lærebogen s. 86 ff.). Da der foreligger et arbejdsgiver-/arbejdstagerforhold i DL 3-19-2's forstand mellem Arne og Bent, er Bent omfattet af EAL § 23. Arnes erstatningskrav mod Bent bortfalder, jf. EAL § 23, stk. 3, jf. stk. 1. Begrundelsen er, at Bent kun har forvoldt skaden ved simpel uagtsomhed, og at han er ansat i en underordnet stilling (Lærebogen s. 159 f.).

Dorte er objektivt ansvarlig for de skader, hun forvolder med sin bil, jf. FL § 101, stk. 1, og § 104, stk. 1 (Lærebogen s. 208 f. og 211 ff.). Arne kan rette sit erstatningskrav direkte mod Volvoens ansvarsforsikring i selskabet Helsikring, jf. FL § 108, stk. 1 (Lærebogen s. 221).

Da der foreligger et DL 3-19-2-forhold mellem Arne og Bent, må Arne tåle, at hans erstatningskrav mod Dortes ansvarsforsikringsselskab Helsikring reduceres under hensyntagen til den skyld (culpa), der er udvist af Bent, jf. reglen om passiv identifikation (Lærebogen s. 416 ff.). Den uagtsomhed, som Bent har udvist, kan betegnes som simpel, jf. ovenfor, og dette taler for at nedsætte erstatningen for skaden på cyklen, jf. FL § 101, stk. 3 (Lærebogen s. 215 f.). Dette indebærer, at Dortes ansvarsforsikringsselskab Helsikring kun hæfter for en vis brøkdel af skaden over for Arne. Det beløb, hvormed Arnes erstatningskrav reduceres i kraft af den passive identifikation mellem Arne og Bent, kan han ikke kræve af Bent, jf. EAL § 23, stk. 3, jf. stk. 1 (smh. ovenfor og Lærebogen s. 416 med note 8).

2. Skaden på Soldalens skilt (2.500 kr.)

Soldalen, der er en statsinstitution, er selvforsikrer, jf. EAL § 20 (Lærebogen s. 446). De relevante skadevoldere skal derfor stilles, som om Soldalen har tegnet en tingsforsikring, der dækker skaden.

Dorte er ansvarlig på objektivt grundlag for de skader, hun forvolder med Volvoen, jf. FL § 101, stk. 1. Der kan ikke indfortolkes et nødretsforbehold i færdselslovens objektive ansvar, jf. dommen U 1998.1727 V (Lærebogen s. 201). Soldalen kan rette sit erstatningskrav på 2.500 kr. direkte mod Dortes ansvarsforsikringsselskab Helsikring, jf. FL § 101, stk. 1, og § 108, stk. 1, og EAL § 21 (ansvaret er omfattet af FL og fastholdes derfor på trods af, at Soldalen er selvforsikrer) (Lærebogen s. 211 ff., 221 og 455).

Arne er (tillige) ansvarlig, jf. DL 3-19-2, da Bent har handlet culpøst, og da Bent har forvoldt skaden under udførelsen af sit arbejde for Arne (Lærebogen s. 143 ff.) Arnes ansvar fastholdes på trods af, at Soldalen er selvforsikrer, jf. EAL § 19, stk. 2, nr. 2, jf. § 20 (Lærebogen s. 446 og 452 ff.).

Bent, der har handlet culpøst, er som udgangspunkt (tillige) ansvarlig. Bents ansvar bortfalder, da Bent har handlet simpelt uagtsomt, og da Soldalen er selvforsikrer, jf. EAL § 19, stk. 3, jf. § 20 (Lærebogen s. 156, 446 og 457 f.).

Dorte/ansvarsforsikringsselskabet Helsikring og Arne er solidarisk ansvarlige for skaden. Den ikke-ansvarsforsikrede Arne er ikke fri for regresansvar, jf. EAL § 25, stk. 2, 1. pkt., men Arnes regresansvar bortfalder, jf. EAL § 25, stk. 2, 2. pkt. (Lærebogen s. 436 ff.).

3. Skaden på Dortes Volvo (8.000 kr.)

3.1. Den forsikringsdækkede del af skaden (5.000 kr.)

Skaden dækkes umiddelbart af kaskoforsikringen i forsikringsselskabet Helsikring. Spørgsmålet er herefter, om Helsikring har regres til en eventuel skadevolder, jf. EAL § 22, stk. 1 (Lærebogen s. 455 f.).

Arne er ifølge DL 3-19-2 ansvarlig, jf. ovenfor pkt. 2. Kaskoforsikringsselskabet Helsikring kan rette et regreskrav mod Arne, jf. EAL § 22, stk. 1, jf. § 19, stk. 2, nr. 2 (Lærebogen s. 452 ff. og 455 f.).

Bents erstatningsansvar bortfalder, jf. EAL § 19, stk. 3 (Lærebogen s. 156 og 457 f.).

3.2. Den ikke-forsikringsdækkede del af skaden (3.000 kr.)

Arne er ifølge DL 3-19-2 ansvarlig, jf. ovenfor pkt. 2 og 3.1.

Bent er (som udgangspunkt) ansvarlig, jf. ovenfor pkt. 2 (og 3.1). Uanset om kravet mod Bent rettes som et regreskrav fra Arne, jf. EAL § 23, stk. 1, eller som et erstatningskrav fra Dorte, jf. EAL § 23, stk. 2, bortfalder Bents erstatningsansvar. Begrundelsen er Bents underordnede stilling og den udviste skyld (simpel uagtsomhed) (Lærebogen s. 156 ff.).

»Lærebogen« er: *Bo von Eyben og Helle Isager: Lærebog i erstatningsret, 7. udgave (2011).*

Opgave nr. 2

Tømremester Kurt Karlsen, Aarhus, henvendte sig mandag den 2. marts 2015 til bilforhandler Søren Sørensen, Sønderborg. Karlsen ønskede at købe to Toyota varevogne, som skulle anvendes som håndværkerbiler i Karlsens tømrevirksomhed.

Sørensen gav under samtalen med Karlsen udtryk for, at de varevogne, der var mest egnede til Karlsens brug, var vanskelige at skaffe på grund af stor efterspørgsel, og at det navnlig kunne blive svært at skaffe to sorte biler, som Karlsen ønskede. Karlsen gik derfor med til, at bilerne kunne have andre farver. Sørensen tilkendegav, at han ikke kunne love noget helt præcist om, hvornår Karlsen kunne få bilerne. Sørensen og Karlsen indgik herefter mandag den 2. marts en aftale med følgende indhold:

»Sørensen hjemtager fra den danske importør to Toyota varevogne, en rød og en blå, til Karlsen. Leveringstid: April måned. Pris: 200.000 kr. pr. stk.«

Den 7. april modtog Karlsen en række større ordrer på byggearbejder, og Karlsen kunne se, at han ville få brug for ekstra transportkapacitet. Samme dag, den 7. april, skrev Karlsen følgende mail til Sørensen:

»Jeg vil være sikker på at få mine biler så hurtigt som muligt, og jeg forlanger, at du leverer en rød og en blå Toyota varevogn på min forretningsadresse senest den 20. april«.

Sørensen svarede straks tilbage pr. mail, at Karlsen kunne »rende og hoppe« med sine særønsker, da de havde en aftale, som Sørensen henholdt sig til.

Den 21. april ringede Karlsen til Sørensen. Karlsen tilkendegav over for Sørensen, at han hævede købet af Toyotaerne. Karlsen henviste i den forbindelse til, at Sørensen ikke havde leveret bilerne på Karlsens forretningsadresse senest den 20. april, som Karlsen havde forlangt i sin mail af 7. april.

Sørensen bestred, at Karlsen kunne hæve købet, og forlangte, at Karlsen kom og afhentede bilerne senest den 30. april på Sørensens forretningsadresse. Sørensen forklarede, at Karlsens biler var ankommet fra den danske importør dagen i forvejen, den 20. april, og

at Sørensen allerede havde klargjort disse to biler til Karlsen og sat sedler med teksten »Solgt til Kurt Karlsen« på forruderne.

Dagen efter parternes telefonsamtale, den 22. april, blev den røde Toyota, der var påført Karlsens navn, stjålet fra Sørensens forsvarligt aflåste lager.

Natten mellem den 1. og 2. maj udbrændte den blå Toyota, der var påført Karlsens navn, som følge af en påsat brand. Gerningsmanden blev aldrig fundet.

Sørensen og Karlsen holdt et møde mandag den 4. maj, hvor de begge fastholdt de synspunkter, de tidligere havde fremsat. Blandt andet forlangte Sørensen fortsat, at Karlsen skulle betale købesummen for den røde og den blå Toyota.

Hvorledes er retsstillingen mellem Sørensen og Karlsen?

Løsningseksempel til opgave nr. 2

Aftalen mellem S og K har karakter af handelskøb, jf. KBL § 4 (se Lærebogen s. 34 f.). Der er endvidere tale om genuskøb, jf. KBL § 3, da S's forpligtelse blot består i at hjemtage to »Toyota varevogne, en rød og en blå« til K, jf. også nærmere nedenfor under pkt. 4.1 (se Lærebogen s. 31 ff.).

1. Leveringstid

Aftalen mellem S og K går ud på, at S skal hjemtage to varevogne til K, og at leveringstiden er i løbet af april måned. Der er således fastsat et spillerum for leveringstiden, jf. KBL § 13. Der er i dette tilfælde ingen tvivl om, at spillerummet er fastsat i S's interesse, fordi det ved aftalens indgåelse ikke ligger klart, hvornår S kan få bilerne hjem fra den danske importør. Det er dermed S, som vælger leveringstiden (se Lærebogen s. 39 f.).

K afgiver et påkrav om levering den 7. april, hvori han forlanger levering den 20. april. Bestemmelsen i KBL § 12 finder kun anvendelse, hvor leveringstiden ikke fremgår af aftalen eller omstændighederne. K kan ikke fremkalde/fremskynde leveringstiden ved at afgive påkrav (se Lærebogen s. 39).

S leverer således i rette tid, når han giver K mulighed for at afhente bilerne inden den 30. april, jf. nedenfor under pkt. 2 om leveringsstedet.

2. Leveringssted

S og K har intet aftalt om leveringsstedet eller leveringsmåden, herunder er der ikke truffet aftale om, at S skal sende bilerne til K. Den deklaratoriske regel om leveringsstedet kommer herefter i anvendelse, hvilket indebærer, at der er tale om et afhentningskøb, jf. KBL § 9. Det påhviler dermed K at afhente bilerne hos S (på S's forretningssted) (se Lærebogen s. 40 f.).

3. Er K's ophævelse berettiget?

S er berettiget til at forlange, at K selv henter bilerne senest den 30. april (og den frist, som K får til afhentning (9 dage til udløbet af april måned), er ikke urimelig). S er dermed ikke i misligholdelse på dette grundlag, og K er som udgangspunkt ikke berettiget til at hæve købet.

4. Hvem bærer risikoen for bilernes hændelige undergang?

Begge de biler, som S har mærket med K's navn, er gået til grunde ved hændelige begivenheder (ved tyveri henholdsvis som følge af den påsatte brand). Da S fastholder købet, skal det afgøres, hvem der bærer risikoen for disse hændelige begivenheder. Hvis K bærer risikoen, er K afskåret fra at hæve købet og må betale købesummen for bilerne. Hvis S derimod bærer risikoen, er K berettiget til at udøve misligholdelsesbeføjelser, herunder hæve købet, såfremt der den 4. maj foreligger en væsentlig forsinkelse fra S's side, jf. § 21.

Som udgangspunkt går risikoen først over på K ved den faktiske levering af bilerne, jf. KBL § 17, stk. 1. Det må imidlertid overvejes, om risikoen i dette konkrete tilfælde er gået over på K før leveringstidspunktet i medfør af KBL § 17, stk. 2, og/eller § 37.

4.1. Den røde bil, som bliver stjålet den 22. april

KBL § 17, stk. 2, bevirker ikke, at risikoen er gået over på K den 22. april. Ganske vist fører § 17, stk. 2, til, at risikoen kan gå over på K før levering, hvis der er tale om et afhentningskøb, og S har holdt genstanden rede til afhentning, men § 17, stk. 2, finder kun anvendelse i specieskøb (se Lærebogen s. 63 ff.). Der er i dette tilfælde tale om et genuskøb, og S's udskillelse (mærkning af bilerne) har ikke hjemmel i aftalen. En ensidig udskillelse fra S's side bevirker ikke, at der er sket en koncentration, der kan berettige til anvendelse af risikoreglen i § 17, stk. 2 (se Lærebogen s. 33 f.).

K er ikke i fordringshavermora den 22. april, jf. også herom nedenfor under pkt. 4.2. K har mulighed for at hente bilen helt frem til og med den 30. april, dvs. at leveringstiden ikke er udløbet, da tyveriet sker. KBL § 37 bevirker dermed heller ikke, at risikoen er gået over på K før leveringstidspunktet (se Lærebogen s. 66 f.).

KBL § 17, stk. 1, fører herefter til, at S bærer risikoen for den røde bil den 22. april. Da der foreligger en væsentlig forsinkelse den 4. maj, kan K hæve købet, jf. KBL § 21, stk. 1 og 3, dvs. at K ikke skal betale købesummen.

4.2. Den blå bil, som brænder natten mellem den 1. og den 2. maj

KBL § 17, stk. 2, medfører ikke, at risikoen er gået over på K, før levering har fundet sted, jf. ovenfor under pkt. 4.1.

K er i fordringshavermora (og misligholdelse) fra og med den 1. maj, da det er K's forhold (den manglende afhentning), der bevirker, at S ikke opfylder sin forpligtelse i rette tid (levering inden udgangen af april måned). Da der er tale om et genuskøb, er det en betingelse for risikoovergang efter KBL § 37, at »bestemte genstande er udskilt for [K]«. S's ensidige udskillelse (mærkningen af bilerne) kan ikke medføre en koncentration, jf. ovenfor i pkt. 4.1, men er tilstrækkelig til at bevirke risikoovergang i medfør af § 37. S har givet underretning til K om udskillelsen ved samtalen den 21. april, hvilket yderligere sikrer, at S kan løfte bevisbyrden for, at den bil, der er brændt, var bestemt for K (se Lærebogen s. 66 f.).

K bærer herefter risikoen for den blå bil, der brænder natten mellem den 1. og 2. maj. K kan derfor ikke hæve, men skal betale købesummen for den blå bil.

»Lærebogen« er: *Lars Hedegaard Kristensen m.fl.*: Lærebog i dansk og international køberet, 4. udgave (2011).