

# JERNBANERNES ANSVAR

FOR GODSTRANSPORT

JERNBANERNES ANSVAR FOR GODSTRANSPORT

*Udgivet af*  
EUROPÆISKE VARE- & REJSEGODSFORSIKRINGS  
AKTIESELSKAB  
København 1950



JERNBANERNES ANSVAR  
FOR GODSTRANSPORT



# JERNBANERNES ANSVAR

FOR GODSTRANSPORT

EFTER GÆLDENDE RET

VED

TH. JENSEN

CAND. JURIS, KONTORCHEF I GENERALDIREKTORATET  
FOR STATSBANERNE

*Med en venlig hilsen fra*

*Europæiske*

*Vare- og Rejsegodsforsikrings Aktieselskab*

*København*

*Udgivet af*

EUROPÆISKE VARE- & REJSEGODSFORSIKRINGS  
AKTIESELSKAB  
København 1950



## FORORD

Det er fra Universitetets side blevet krævet, at skal en tilfredsstillende behandling af formueretten være mulig, må sagkyndige i afhandlinger grundigt gennemgå de enkelte områder, som de særlig forstår sig på.

Såvel det praktiske liv som teorien er i højeste grad interesseret i en dybtgående undersøgelse og fremstilling af transportens problemer.

*Europæiske Vare- og Rejsegodsforsikring* har gerne villet medvirke hertil, og som første bidrag udsendes nu nærværende afhandling af kontorchef Th. Jensen om jernbanernes ansvar for godstransport efter gældende ret, hvorfor vi takker ham.

— Vi har ment, at det er af betydning i en klar og letlæselig fremstilling at give såvel jernbanefolk som erhvervslivets folk — derunder de jurister, som disse må støtte sig til — besked om retsregler og praksis, som den, der ikke til daglig beskæftiger sig hermed, har svært ved at finde frem.

Man må håbe, at denne bog ikke kommer i altfor megen brug, thi bedst for alle parter er det jo, at transporten sker uden tab, men uheld er uundgåelige, og det er da vigtigt, at alt kan afvikles så gnidningsløst som muligt, og dertil vil der hermed ydes en virkelig hjælp.

Den henvender sig til enhver og forudsætter hverken jernbanetekniske, forsikringstekniske eller juridiske forunderskaber, men vi håber, den vil være værdifuld også for de sagkyndige, der ikke netop er fagkyndige på dette område.

*Europæiske Vare- og Rejsegodsforsikrings* A/s

Karsten Meyer

Bestyrelsens formand



## INDHOLDSFORTEGNELSE

Art i I O G	§	§ i Statsbane- loven		Side
			<i>Indledning</i>	11
26			<i>Jernbanernes kollektive ansvar.</i>	17
	1		Afsendelsesbanens ansvar.	18
	2		De følgende baners ansvar	18
	3		Ansvars ophør.	19
27			<i>Ansvars omfang.</i>	19
	1	37, stk. 1	Ansvars omfang og varighed.	19
	2	"	Fritagelse for ansvaret ved tab eller beskadigelse.	21
	3	45	Fritagelse for ansvaret for for- sinket aflevering.	24
	4		Tab eller beskadigelse ved ny- indleverede vognladninger.	26
28			<i>Begrænsning af ansvaret for skader, der kan skyldes særlige årsager.</i>	28
	1	38, stk. 1	Tilfælde, hvor ansvaret be- grænses.	28
	2	38, stk. 2	Formodning for skadens årsag.	43
29		41	<i>Erstatningens størrelse ved helt eller delvist tab af godset.</i>	44
30			<i>Formodning for, at godset er gået tabt. Genfindelse af gods.</i>	48
	1	40	Frist for formodningens ind- træden.	48
	2	42, stk. 1	Forbehold med hensyn til gen- findelse af godset.	50
	3	42, stk. 2	Den berettigedes krav ved godsets genfindelse.	51
	4	42, stk. 3	Jernbanens rådighedsret over genfundet gods.	52



Art i I O G	§ i Statsbane- loven		Side
31		<i>Begrænsning af ansvaret for vægttab.</i>	53
1	39, stk. 1	Normalstørrelsen af naturligt vægttab.	54
2	39, stk. 2	Udelukkelse af begrænsning af ansvaret.	55
3		Beregning af vægttabet, når en sending består af flere stykker gods.	56
4	39, stk. 3	Intet fradrag for vægttab, når godset er gået helt tabt.	56
32	43	<i>Erstatningens størrelse ved beskadigelse af gods.</i>	57
33		<i>Erstatningens størrelse ved forsinket levering.</i>	60
1	46, stk. 1	Uden påvisning af skade.	60
2	„	Ved påvisning af skade.	60
3		Ved tab eller beskadigelse og samtidig overskridelse af leveringsfristen.	61
34		<i>Begrænsning af erstatningen ved visse tariffer.</i>	62
35		<i>Deklaration om interesse i afleveringen.</i>	65
1	44	Grundsætning; møntsort.	66
2	44, stk. 5	Gebyr.	67
3	46, stk. 2	Størrelsen af erstatningen ved overskridelse af leveringsfristen.	67
4	44, stk. 1	Størrelsen af erstatningen ved tab eller beskadigelse.	68
5		Størrelsen af erstatningen ved delvist tab eller beskadigelse og samtidig overskridelse af leveringsfristen.	68
36	47	<i>Erstatningens størrelse i tilfælde af forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side.</i>	69

Art i I O G	§ i Statsbane- loven		Side
37		<i>Forrentning af erstatningsbeløb.</i>	72
38		<i>Tilbagebetaling af erstatningsbeløb.</i>	73
39	3	<i>Jernbanens ansvar for sit personale.</i>	74
40		<i>Reklamationer.</i>	79
1		Den jernbane, udenrettlige krav skal rettes til.	80
2		Berettigede til at fremsætte krav.	81
3		Forelæggelse af fragtbrevet eller duplikatet.	82
4		Forelæggelse af dokumenter i original eller afskrift.	83
41	36	<i>Personer, som er berettiget til at sagsøge jernbanen.</i>	84
1		Krav om tilbagebetaling af betalte beløb.	84
2		Krav vedrørende efterkrav.	84
3		Andre krav; dokumentation	85
42		<i>Jernbaner, mod hvilke retssag kan anlægges. Kompetence.</i>	86
1		Krav om tilbagebetaling af betalte beløb.	86
2		Krav vedrørende efterkrav.	87
3		Andre krav.	87
4		Kompetente domstole.	88
5		Kontrasøgsmål el. indsigelser.	88
43		<i>Konstatering af delvist tab eller beskadigelse af godset.</i>	89
1	35, stk. 1	Optagelse af protokol af jernbanen.	89
2	35, stk. 2	Retslig konstatering.	92
44		<i>Bortfald af krav overfor jernbanen, stammende fra fragtoverenskomsten.</i>	92
1	49, stk. 1	Tidspunktet for bortfald.	92
2	49, stk. 1-2	Undtagelser.	94
3	49, stk. 3	Modtagerens forbehold ved modtagelsen af godset.	100
4	49, stk. 4	Forbehold, når enkelte stykker gods mangler.	101



Art i IOG	§	§ i Statsbane- loven		Side
45			<i>Forældelse af krav, som stammer fra fragtoverenskomsten.</i>	102
			I. Efter IOG.	102
	1		Forældelsesfrist.	102
	2		Forældelsesfristens påbegyn- delse.	103
	3		Forældelsesfristens afbrydelse.	106
		50 og 52, stk. 6	II. Efter Statsbaneloven.	108
46		51	<i>Utilstedeligheden af at gøre bort- faldne eller forældede krav gæl- dende.</i>	109

#### FORKORTELSER, DER ER BRUGT I TEKSTEN:

IOG = International Overenskomst om Godsbefordring på jernbaner af 23. november 1933.

FT = Fælles Tillægsbestemmelse til nævnte overens-  
komst.

L = Statsbaneloven (lov nr. 336 af 27. juni 1946).

GR = Statsbanernes godsbefordringsreglement.

KR = Statsbanernes kreaturbefordringsreglement.

## INDLEDNING

### Den internationale overenskomst om godsbefordring på jernbaner (IOG).

Grundlaget for befordringen af gods (herunder levende dyr) mellem de fleste europæiske stater er den internationale overenskomst om godsbefordring på jernbaner (IOG), der i sin nuværende skikkelse er dateret 23. november 1933 og er gyldig fra 1. oktober 1938.

IOG er en international offentligretlig overenskomst, der direkte kun forpligter de deltagende stater og ikke de enkelte transportforetagender eller disses brugere. Ved at ratificere overenskomsten forpligter de kontraherende stater sig imidlertid til fra et nærmere fastsat tidspunkt at sætte dens bestemmelser i kraft på deres territorium og som følge heraf lade det privatretlige forhold mellem transportforetagenderne og disses brugere ordne efter overenskomstens bestemmelser for så vidt angår deres deltagelse i international trafik.

På hvilken måde denne ikraftsættelse sker i de enkelte stater, bestemmes ved disses nationale lovgivning. Her i landet er efter Statsbanelovens § 2, stk. 2, regeringen bemyndiget til at tiltræde overenskomster med fremmede stater om befordring af personer og rejsegods samt gods (herunder levende dyr) og at bekendtgøre sådanne overenskomster i Lovtidende.

Af de kontraherende staters gensidige forpligtelse føl-



ger, at IOG ikke kan ændres på anden måde end under de i dens art. 60 fastsatte former, og at de deltagende stater ikke ensidigt kan foretage afvigelser fra dens tekst, medmindre den selv på forhånd som i art. 2 § 4, art. 4 § 2, art. 5 § 5 og art. 61 § 3 har tilladt visse afvigelser under nærmere angivne forhold.

Bilagene til overenskomsten har samme gyldighed (også i tid) som selve denne; dog kan i henhold til art. 60 § 3 bilag I holdes à jour af en særlig kommission af sagkyndige.

Når IOG indeholder positive bestemmelser om et forhold, kommer national lovgivning ikke til anvendelse på dette område, medmindre IOG netop henviser dertil. Endvidere er anvendelsen af fælles eller specielle til lægsbestemmelser til IOG og almindelige tariffbestemmelser udelukket, når disse bestemmelser er i strid med IOG (jfr. dennes art. 9 § 2).

På den anden side fastsætter IOG kun de vigtigste og mest almindelige principper og overlader derfor på talrige punkter de nationale lovgivninger den subsidiære rolle at supplere de internationale bestemmelser på de områder, hvor der er rum for en sådan supplerings (jfr. art. 53 og 54). Endvidere henviser IOG i en række tilfælde udtrykkeligt til den nationale ret.

#### **Statsbaneloven og befodringsreglementerne.**

For den indenlandske befodrning af personer og rejsegods samt gods (herunder levende dyr) på Danske Statsbaner findes grundlaget i Statsbaneloven (lov nr. 336 af 27. juni 1946).

Loven giver dog på talrige punkter kun de mere principielle bestemmelser og henviser enten for bestemte emners vedkommende eller i sin § 60 mere generelt til de reglementariske bestemmelser, som Statsbanerne er bemyndiget til at træffe til gennemførelse og fuldstændiggørelse af befodringsreglerne i loven.

For parterne i befodringskontrakten er bestemmelserne i selve loven og i reglementerne lige bindende. Skulle der findes uoverensstemmelser mellem lovens og reglementernes bestemmelser, må lovens bestemmelser gå forud.

I den direkte forbindelse mellem Statsbanerne og indenlandske privatbaner er ved de pågældende forbindelsestariffer Statsbanernes bestemmelser gjort gyldige for hele befodringsstrækningen med de enkelte ved tariffene gjorte undtagelser, der dog i intet tilfælde anfægter Statsbanelovens juridiske bestemmelser om befodringskontrakten og banernes ansvar.

For de indenlandske privatbaners lokale trafik gælder ifølge banernes takstreglementer Statsbanernes bestemmelser, for så vidt der ikke i disse reglementer er fastsat andet. De afvigelser, der er fastsat, vedrører kun takstmæssige forhold og ikke det retslige grundlag for befodringskontrakten.

#### **IOG's og Statsbanelovens oprindelse.**

Forhandlingerne mellem forskellige europæiske stater om en ensartet ordning af den internationale godstrafik begyndte i 1874. De resulterede i den første internationale overenskomst, som blev afsluttet den 14. oktober 1890 i Bern mellem Belgien, Frankrig, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Rusland, Schweiz, Tyskland og Østrig-Ungarn og i disse lande trådte i kraft 1. januar 1893.

Danmark var således ikke med fra begyndelsen, men blev nu fra tysk side stillet over for forslag om at omarbejde de gældende nordisk-tyske forbindelsesgodstariffer overensstemmende med overenskomsten. Regeringen mente ikke, at Danmark burde nøjes hermed, og fremsatte derfor forslag til lov om Danmarks tiltræden af den internationale overenskomst.

Da overenskomstens grundlag — uanset at dens en-



kelte bestemmelser var tilvejebragt ved et kompromis mellem fransk og tysk ret — i det væsentlige var tysk ret, hvilket havde sin årsag i, at der i Tyskland modsat i Frankrig havde uddannet sig en virkelig jernbanelovgivning, var en hel del af dens bestemmelser gennem forbindelsen med Tyskland allerede kendt her i landet.

Loven blev vedtaget 30. marts 1894, og Danmark tiltrådte derefter overenskomsten med virkning fra 27. august 1897.

Tiltrædelsen af overenskomsten var en stærkt medvirkende årsag til, at man indførte en ordning af Statsbanernes befodringsbestemmelser ved lov. Hidtil havde jernbanestyrelsen haft en selvstændig beføjelse til under approbation af den foresatte minister at fastsætte befodringsbestemmelser og takster, men man anså det nu for rigtigst at begrænse denne beføjelse ved at fastsætte de vigtigste befodringsbestemmelser og grundlaget for betalingsreglerne ved lov. Et hertil sigtende lovforslag blev fremsat 10. oktober 1895.

For godsbefordringen var forslaget udarbejdet på grundlag af den internationale overenskomst og, som denne forudsætter, suppleret med de bestemmelser, som det var overladt til hvert enkelt land at fastsætte. På nogle punkter fulgte forslaget dog ikke den internationale overenskomst; bl. a. anså man det ikke for nødvendigt i den indenlandske trafik at gøre brugen af fragtbrevduplikat obligatorisk. For befordringen af levende dyr indeholdt forslaget hovedsagelig de samme bestemmelser som den hidtil gældende kreaturtarif med de tilføjelser og ændringer, som det fandtes rigtigt at overtage fra den internationale overenskomst, der vel omfattede befordringen af levende dyr, men ikke indeholdt særlige bestemmelser om disse.

Forslaget blev med titlen »Lov om Statsbanernes takster m. m.« ophøjet til lov under 24. april 1896.

Nye tilsvarende love blev vedtaget 15. maj 1903 og 13. maj 1911. De adskilte sig væsentligst fra forgængerne ved ændringer af takstmæssig natur.

I forbindelse med takstforhøjelsen i 1946 lod man loven af 1911 med efterhånden talrige ændringslove erstatte af den nugældende lov af 27. juni 1946, hvorved man samtidig bl. a. tog hensyn til ændringer, der i mellemtiden var foretaget i den internationale overenskomst om godsbefordring på jernbaner, og til, at der nu endvidere var afsluttet en international overenskomst om befordring af personer og rejsegods på jernbaner. Da man yderligere fandt en à jourføring af den ca. 50-årige politilov for Statsbanerne ønskelig og fandt det hensigtsmæssigt at samle de to love i een lov, blev dens titel »Statsbaneloven«.

Hvad angår godsbefordringen er de væsentligere, af IOG inspirerede ændringer følgende:

Bestemmelsen i § 1, stk 2, om Statsbanernes ret til, når det er nødvendigt, at indstille driften helt eller delvis eller at foretage begrænsninger i befordringen (jfr. IOG art. 5 § 5),

omredigering af § 33, hvorved bl. a. jernbanen fritages for pligten til i tilfælde af en midlertidig hindring for befordringen som følge af de i § 1 stk. 2 omhandlede forhold at indhente afsenderens forholdsordre (jfr. IOG art. 23 § 2),

ændring af bevisbyrdereglen i § 38 stk 2 (jfr. IOG art. 28 § 2), og

begrænsning af jernbanens erstatningsansvar til visse maksimumsbeløb.

I det følgende vil jernbanens ansvar for godstransport blive behandlet, og det er hensigten at behandle jernbane-fragtkontrakten iøvrigt i en senere lille bog.

Fremstillingen har til formål på basis af de faktisk gældende bestemmelser at søge at fastslå, hvilken rækkevidde og betydning hver af disse må antages at have.

Da bestemmelserne i IOG på grund af den internationale trafiks mere komplicerede karakter er mere udførlige end Statsbanelovens, og da IOG byder på en



meget systematisk opstillet indholdsfortegnelse, er det fundet mest praktisk at basere den følgende fremstilling på IOG's inddeling og rækkefølge af bestemmelserne. På adskillige områder er IOG's og Statsbanelovens regler ens, således at de kan behandles under eet; i andet fald behandles normalt IOG's bestemmelser først og derefter Statsbanelovens, eventuelt på den måde, at disses afvigelser fra IOG's nærmere påvises.

Her i landet foreligger der kun få domsafgørelser, der bidrager til fortolkningen af bestemmelserne i Statsbaneloven og IOG, ligesom der ikke foreligger særlige kommentarer. Det har derfor ved den følgende fremstilling været nødvendigt i betydelig grad at støtte sig til udenlandske kommentarer, af hvilke i første række kan henvises til den af Bela de Nanassy udgivne meget udførlige kommentar til den nugældende IOG.

### **Jernbanernes kollektive ansvar.**

(IOG art. 26)

1. Efter art. 5 § 1 i IOG er enhver jernbane, der hører under IOG, forpligtet til at overtage befordringen af alle efter denne overenskomst tilladte godsforsendelser.

Det påhviler enhver af jernbanerne, dels at modtage senderne til befordring og transportere dem, og dels at overtage de sender, der er modtaget til befordring af en foregående jernbane, og transportere dem videre til bestemmelsesstedet eller overgive dem til en efterfølgende bane til viderebefordring.

Ansvar for en forsendelse, der således befordres af to eller flere jernbaner, er ifølge IOG art. 26 kollektivt og solidarisk, d. v. s. at enhver i befordringen deltagende jernbane er ansvarlig for transportens udførelse lige fra afsendelses- til bestemmelsesstedet.

Art. 26 omfatter ikke alene jernbanernes ansvar for tab, skade og forsinket aflevering, som særligt behandles i art. 27—36, men i det hele taget deres ansvar efter fragtkontrakten, f. eks. også deres krænkelse af forskrifterne om valg af befordringsvej eller tariffer (art. 10 h), bortkomst af ledsagelsespapirer (art. 13 § 2) o.s.v. Derimod er jernbanernes ansvar uden for kontraktforholdet (f. eks. krænkelse af befordrings-



pligten, nægtelse af at levere vogne etc.) ikke kollektivt, idet hver bane på dette punkt må hæfte for sine egne handlinger.

De samme synspunkter må anlægges på indenlandske fragtkontrakter, i hvilke flere baner deltager.

*Afsendelsesbanens ansvar.*

(IOG art. 26 § 1)

2. Afsendelsesbanen er ansvarlig for befordringens udførelse på hele strækningen indtil afleveringen. Det kollektive ansvar begynder, når godset og det tilhørende fragtbrev er modtaget på afsendelsesstationen (IOG art. 8 § 1, L § 29 stk. 1), og vedvarer, indtil levering har fundet sted efter bestemmelsesbanens regler (på stationen eller på adressatens bopæl).

*De følgende baners ansvar.*

(IOG art. 26 § 2)

3. En efterfølgende banes ansvar indtræder, når den overtager godset og fragtbrevet. Hvis gods og fragtbrev ikke overtages samtidig, bliver banen ikke deltager i fragtkontrakten og i det kollektive ansvar før fra det tidspunkt, da både gods og fragtbrev er overtaget. Det er uden betydning, om overtagelsen af godset og fragtbrevet sker som følge af normal befordring eller som følge af en fejlsendelse, og om godset er intakt eller har lidt skade.

Overtagelsen skal ske med det oprindelige fragtbrev. Udfærdiges der ved overtagelsen nyt fragtbrev, opstår derved en ny fragtkontrakt, og rækken af de kollektivt ansvarlige baner afbrydes.

Den efterfølgende bane indtræder kun i fragtkon-

trakten og ansvaret overensstemmende med fragtbrevet og bliver derfor ikke ansvarlig med hensyn til befordringsvilkår, der ikke fremgår af dette.

Jævnside med art. 26's bestemmelser om jernbanernes kollektive ansvar er der i art. 42 givet nærmere regler om, mod hvilke af de pågældende baner retssag kan anlægges.

*Ansvarets ophør.*

(IOG art. 26 § 3)

4. Her omhandles de tilfælde, hvor der i fragtbrevet foruden bestemmelsesstationen er angivet et andet bestemmelsessted end denne. Jernbanens ansvar efter IOG ophører da på den angivne jernbanestation.

Ansvaret efter IOG vedvarer dog i de tilfælde, hvor jernbanen efter de på bestemmelsesbanen gældende regler besørger udbringning af godset til adressatens bopæl eller forretningslokale.

**Ansvarets omfang.**

(IOG art. 27, L §§ 37 og 45)

1. IOG art. 27 § 1 og de tilsvarende bestemmelser i L §§ 37, stk. 1, og 45 fastslår det fra den almindelige erstatningsregel afvigende princip, at jernbanen på de i IOG art. 26—39 og L §§ 37—48 angivne betingelser er ansvarlig for forsinket aflevering og for skade, som opstår ved godsets hele eller delvise tab eller beskadigelse fra det øjeblik, den har modtaget det til befordring, og til aflevering har fundet sted. Jernbanen er med andre ord i princippet pligtig at levere den rådighedsberettigede det til befordring overtagne gods inden for den fastsatte frist i samme tilstand, hvori det var ved dets modtagelse til befordring. Denne udvidelse af



jernbanens ansvar til også at omfatte rent hændelig skade hænger sammen med, at jernbanen i højere grad end andre transportører udfører sit arbejde efter fragtkontrakten, uden at dens medkontrahent har nogen mulighed for at følge det og derved at kunne konstatere, om en undervejs opstået skade skyldes en hændelig begivenhed eller jernbanens fejl.

På den anden side gælder princippet i art. 27 (§ 37) om jernbanens ansvar som fragtfører kun i de derstedes opregnede tilfælde. I alle andre tilfælde hæfter jernbanen efter de almindelige erstatningsprincipper.

Endvidere er jernbanens ansvar begrænset ved, at der er fastsat visse maksima for erstatningens størrelse, og ved, at den kun skal erstatte det direkte objektive tab, men ikke subjektiv skade (bl. a. tabt fortjeneste).

Endelig er der angivet en række ansvarsfrihedsgrunde. Disse falder i to grupper, der adskiller sig fra hinanden med hensyn til bevisbyrdens placering.

Den ene gruppe er de i IOG art. 27 §§ 2 og 3 (L §§ 37, stk. 1, og 45) anførte, som jernbanen kun kan påberåbe sig, når den kan bevise, at skaden har en af de nævnte årsager. Til denne kategori hører også det i IOG art. 28 § 2 (L § 38, stk. 2) nævnte tilfælde, hvor usædvanligt væggtab eller tab af kolli har fundet sted.

Den anden gruppe behandles i IOG art. 28 og 31 (L §§ 38 og 39), og forholdet er her, at de anførte grunde giver en forhåndsformodning for jernbanens ansvarsfrihed, som det bliver den fordringsberettigedes sag at afkræfte.

2. Den normale fastsættelse af den erstatning, jernbanen skal yde, når den er ansvarlig for helt eller delvist tab (bortkomst) eller beskadigelse af godset eller forsinkelse, omhandles

for helt eller delvist tab (bortkomst) i IOG art. 29

(L § 41),

for beskadigelser i IOG art. 32 (L § 43) og

for forsinkelser i IOG art. 33 (L § 46 stk. 1).

En større erstatning end den normale kan der blive tale om efter IOG art. 35 og L §§ 44 og 46, stk. 2, når der er tegnet interesse i aflevering, eller efter IOG art. 36 og L § 47 i tilfælde af forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side.

Omvendt kan der efter IOG art. 34 i international trafik være fastsat en særlig begrænsning af erstatningen ved visse tariffer af speciel karakter.

3. Erstatningen er en ren pengeydelse. Jernbanen kan ikke forlange, at den fordringsberettigede skal nøjes med at få det beskadigede gods repareret eller at få andet tilsvarende gods i stedet for det, som er beskadiget eller bortkommet. Omvendt kan den fordringsberettigede ikke forlange af jernbanen, at den skal lade beskadiget gods reparere eller levere ham andet gods i stedet for det skadelidte eller bortkomne.

*Fritagelse for ansvaret ved tab eller beskadigelse.*

(IOG art. 27 § 2, L § 37 stk. 1)

4. Den første ansvarsfrihedsgrund er fejl fra den rådighedsberettigedes side.

Begrebet den rådighedsberettigede forstås overensstemmende med IOG art. 41 § 3, (L § 36, stk. 1), d. v. s. som afsenderen, så længe han i henhold til art. 21 (L § 32) har ret til at forlange fragtkontrakten ændret, og som adressaten fra det øjeblik, da denne har modtaget fragtbrevet eller har gjort de rettigheder gældende, som tilkommer ham efter art. 16 § 3 (L § 32, stk. 4).

Hans fejl kan f. eks. bestå i ikke-igttagelse af forskrifterne om genstande, der ikke eller kun betingelsesvis modtages til befordring (IOG art. 4 og bilag I, bilag A til GR), af bestemmelserne i IOG art. 6 § 6 (L § 21) om udfærdigelse af fragtbreve, eller af reglerne i IOG art. 12 (L § 24) om godsets emballering og mærkning etc.



5. Dernæst er banen ansvarsfri, når skaden skyldes en ordre fra den rådighedsberettigede, for hvilken jernbanen intet ansvar bærer (der ikke skyldes jernbanen).

Det drejer sig ikke alene om de ordrer med hensyn til ændring af fragtkontrakten, som afsenderen giver efter IOG art. 21 (L § 32) (»frivillige« dispositioner) eller art. 23 og 24 (L §§ 33—34) (»tvungne« dispositioner), eller som modtageren giver efter art. 21 § 4 (L § 32, stk. 4), men om enhver ordre, som afsenderen anfører i fragtbrevet, eller som han og modtageren i det hele taget giver med hensyn til det befordrede gods (f. eks. angivelsen af modtagerens navn og adresse, rute-forskrift i fragtbrevet, forskrifter vedrørende toldbehandling, udleveringsordre fra modtageren etc.).

6. Den tredje ansvarsfrihedsgrund vedrører godsets egen beskaffenhed (vice propre). Som eksempler herpå nævnes indre fordærv, svind eller sædvanlig lækage, men denne opregning tilsigter ikke at være udtømmende.

Om forholdet mellem denne bestemmelse og bestemmelsen i IOG art. 28 § 1 d (L 38, stk. 1 d) henvises til bemærkningerne til art. 28.

7. Den fjerde ansvarsfrihedsgrund er tvingende magt (vis major, force majeure).

Hverken IOG eller L definerer dette begreb, og det er dermed overladt til domstolene i sidste instans at afgøre, om et konkret foreliggende forhold falder ind under begrebet. Efter den litteratur og domspraksis, der foreligger vedrørende definitionen af »tvingende magt« i relation til jernbanetransporten, indeholder begrebet følgende tre elementer:

a) årsagen til den pågældende begivenhed skal ligge uden for jernbanedriften;

b) begivenheden skal være usædvanlig og uforudselig;

c) begivenhedens skadegørende virkninger må være uundgåelige.

ad a): Herved udelukkes fra begrebet den hændelige skade, som skyldes selve driften (materiel og personale) og driftsuheld.

ad b): Visse udefra kommende begivenheder, der influerer på driften, gentager sig med en vis regelmæssighed eller forekommer erfaringsmæssigt med en sådan hyppighed, at de til en vis grad kan forudses og deres virkninger forebygges (f. eks. regn, sne, temperaturforandringer, tyverier, brande etc.) og kan derfor ikke generelt anses for force majeure. Hertil kræves, at begivenhederne skal være absolut usædvanlige og uforudselige.

ad c): Med hensyn til afværgelsen af begivenhederne og deres følger er det ikke tilstrækkeligt, at afværgelsen teoretisk er mulig, men vægten må lægges på, om afværgelsen har kunnet ske ved forholdsregler, der er forenelige med en omhyggelig og økonomisk forsvarlig jernbanedrift.

Dansk domspraksis giver kun enkelte eksempler vedrørende tvingende magt<sup>1)</sup>. Efter udenlandsk domspraksis betragtes som sådan:

Naturfænomener som jordskælv, jordskred, oversvømmelser, lynnedslag, skypumper, orkaner, sne, storme, usædvanlig kulde eller varme;

trediemands handlinger såsom forholdsregler fra offentlige myndigheders side, krigsoperationer, fjendtlig invasion, revolution, tyveri eller røveri af bevæbnede bander, kriminelle attentater, for så vidt de ikke burde

1) HSTD i UfR 1919—738: Statsbanerne fandtes ansvarlige for den skade, som en ladning kød havde lidt ved at blive våd derved, at vognen, hvori den sendtes, var væltet på færgen Gedser—Warnemünde under en storm.

SHD i UfR 1942—635: 20/4 1940 led statsbanefærgen „Christian IX“ havari ved en mineeksplosion i Storebælt og blev sat på grund et stykke uden for Korsør. Efter bjergningen af færgen, som var tilendebragt 9/6 1940, viste det sig, at 4 vognladninger kartofler, der havde stået under vand, var fuldstændigt ødelagt. Statsbanerne fandtes i henhold til lovens § 37 at være ansvarsfri for selve havariet, og da der endvidere ikke fandtes at være udvist nogen forsømmelse fra Statsbanernes side ved færgens grundstøtning og den senere stedfundne bjergning, ansås Statsbanerne ikke erstatningspligtige i anledning af kartoflernes ødelæggelse.



have kunnet afværges, strejke af jernbanepersonalet, for så vidt den ikke skyldes jernbanens egen holdning.

Som force majeure betragtes derimod ikke:

Tyverier, selv om de begås af jernbanen uvedkommende personer, medmindre det drejer sig om bevæbnede bander;

brand, medmindre den udefra har forplantet sig til jernbanens område;

driftsuheld som togsammenstød, afsporinger etc.;

uheld, der skyldes fejl og mangler ved jernbanens anlæg og materiel som f. eks. akselbrud, skinnebrud, varmløbning o.s.v.

8. Som allerede anført må jernbanen, når den vil påberåbe sig en af de her nævnte ansvarsfrihedsgrunde, påvise, at den er tilstede, og at der består den fornødne årsagsforbindelse mellem den og den påståede skade. Hvis der sammen med det forhold, der kan påberåbes af jernbanen som ansvarsfrihedsgrund, påvises en fejl fra jernbanens side, bliver der tale om delvis erstatning.

*Fritagelse for ansvaret for forsinket aflevering.*

(IOG art. 27 § 3, L § 45)

9. Med hensyn til forsinket aflevering (overskridelse af leveringsfristen) nævner IOG og L kun den ene ansvarsfrihedsgrund, at forsinkelsen (overskridelsen) skyldes omstændigheder, som jernbanen hverken har kunnet afværge eller råde bod på (hverken har fremkaldt eller kunnet afværge).

Når IOG i samme artikel bruger både begrebet »tvindende magt (force majeure)« og begrebet »omstændigheder, som jernbanen hverken har formået at afværge eller råde bod på«, må der forudsættes at være en forskel mellem de to begrebers omfang, hvilket også bekræftes af diskussionerne på revisionskonferencerne. Det er meningen, at jernbanen skal være gunstigere stillet ved

forsinkelse end ved tab og beskadigelse, og begrebet i art. 27 § 3 må derfor antages at omfatte en større kreds af hændelige foreteelser end begrebet force majeure, således at det er tænkeligt, at en omstændighed, som jernbanen ikke har kunnet afværge eller råde bod på, kan fritage den for ansvar for forsinkelse, men derimod ikke som force majeure for ansvar for tab eller beskadigelse. Der foreligger ikke nogen domspraksis til belysning af forskellen mellem de nævnte to begreber.

10. Det er jernbanen, som har bevisbyrden for, at den påberåbte hændelse er af en sådan karakter, at den ikke har kunnet afværges og dens følger undgås ved de foranstaltninger, som økonomisk og teknisk har været mulige for jernbanen, ligesom denne må påvise den fornødne årsagssammenhæng mellem hændelsen og forsinkelsen.

11. Når der ved forsinkelse i modsætning til tab eller beskadigelse kun nævnes den ene ansvarsfrihedsgrund, har det sin forklaring i, at leveringsfristerne suspenderes i tilfælde, som med rimelighed kan fritage jernbanen for ansvar.

IOG art. 11 § 7 opregner følgende tilfælde, hvor fristen suspenderes:

- a) det ophold, som medgår til opfyldelse af administrative formaliteter,
- b) midlertidige afbrydelser af trafikken, der ikke skyldes jernbanen,
- c) verifikation af sendingen efter art. 7 §§ 2 og 3,
- d) afsenderens ændring i fragtkontrakten,  
for levende dyr:
- e) ophold på vandingsstationer,
- f) standsninger i befordringen som følge af politiforanstaltninger samt
- e) veterinærundersøgelse.



De tilsvarende bestemmelser i indenlandsk trafik findes i GR § 10 og KR § 7.

De opregnede omstændigheder virker altså faktisk som ansvarsfrihedsgrunde for jernbanen.

*Tab eller beskadigelse ved nyindleverede vognladninger.*  
(IOG art. 27 § 4)

12. Når gods, der er ekspederet som vognladningsgods, reekspederes uden omladning (rupture de charge), og et delvist tab eller en beskadigelse konstateres, opstiller IOG art 27 § 4 en formodning for, at tabet (skaden) er opstået under den sidste fragtoverenskomst.

Bestemmelsen gælder kun for vognladninger. Hvad der forstås herved er ikke defineret i IOG og kan være forskelligt i de forskellige lande. Heller ikke er der sagt noget om, hvorvidt det er bestemmelserne på afsendelsesstedet eller på reekspeditionsstedet, der skal afgøre spørgsmålet.

De efter hinanden følgende fragtkontrakter skal referere sig til internationale transporter efter IOG. Hvis der i den samlede befordring indgår en intern transport, kommer reglen ikke til anvendelse.

Reekspeditionen skal have fundet sted uden omladning (rupture de charge). En forøgelse eller formindskelse af sendingen ved reekspeditionen eller en flytning fra en vogn til en anden udelukker anvendelsen af art. 27 § 4 efter herskende teori, der dog ikke ses fastslået ved dom. Der er dog intet til hinder for, at plomber brydes og låse åbnes, og at afsenderen eventuelt ændrer læsningen af godset, men det er en betingelse herfor, at det sker under jernbanens tilsyn, og at der ikke sker nogen ændring i sendingens stykketal eller vægt.

Sendingen må uafbrudt have været under jernbanens kontrol. Får forsenderen adgang til den uden jernbanens tilsyn, gælder bestemmelsen ikke.

Der skal ved reekspeditionen udfærdiges nyt interna-

tionalt fragtbrev på sendingen. En videresendelse uden omladning på samme fragtbrev efter afsenderens disposition betragtes som en fortsættelse af den oprindelige fragtkontrakt.

Det er ikke nødvendigt, at adressaten efter det første fragtbrev og afsenderen efter det nye fragtbrev er identiske; det er udelukkende sendingens identitet, der er afgørende. Befordringsmåden (fragtgods eller ilgods) behøver heller ikke at være den samme, men befordringen skal efter begge fragtkontrakter ske som vognladning.

Formodningen efter art. 27 § 4 gælder kun ved delvist tab eller beskadigelse af godset og vedrører ikke andre krav i henhold til fragtkontrakten. Når det drejer sig om totalt tab af godset eller andre krænkelse af jernbanens pligter efter fragtkontrakten, f. eks. bortkomst af ledsagelsespapirer, urigtig udførelse af afsenderens disposition etc., kan adressaten efter den sidste af fragtkontrakterne kun fremsætte krav, når han påviser, at det vedrører den sidste fragtkontrakt.

Det er ligegyldigt, om tabet eller skaden konstateres på den endelige bestemmelsesstation eller undervejs under den sidste transport.

13. Eventuelle krav mod jernbanen i henhold til art. 27 § 4 retter sig efter bestemmelserne for den sidste transport; dette medfører:

- a) at kravet kun kan fremsættes af den, der er fordringsberettiget efter den sidste fragtkontrakt (IOG art. 41),
- b) at kravet kun kan fremsættes mod en jernbane, som har deltaget i den sidste transport (IOG art. 42),
- c) at bortfald (IOG art 44) og forældelse (art. 45) af krav stammende fra fragtkontrakten udelukkende afgøres efter den sidste fragtkontrakt,
- d) at erstatningsbeløbet må fastsættes efter bestemmelserne for den sidste fragtkontrakt, d.v.s. at erstatningens størrelse fastsættes efter den værdi, som



godset har på tidspunktet og stedet for den sidste reekspedition, og at erstatningen begrænses efter art. 34, såfremt der på den sidste strækning har været anvendt en tarif med begrænset erstatningsansvar.

14. Jernbanen kan afkræfte formodningen for, at skaden er sket på den sidste strækning, enten positivt ved at påvise, at den er indtrådt på en tidligere strækning, eller negativt ved at godtgøre, at den ikke kan være indtrådt på strækningen efter reekspeditionen. Fører jernbanen sådant bevis, vedrører kravet kun den fragtbrevstrækning, på hvilken skaden er opstået, og bedømmes og behandles efter de for denne gældende bestemmelser. Har der fundet flere reekspeditioner sted, og fører jernbanen kun det nævnte negative bevis, at skaden ikke kan være sket på den sidste strækning, betragtes den som opstået på den næstsidste, idet art. 27 § 4 da kommer til anvendelse på denne og den eller de foregående fragtbrevstrækninger.

#### **Begrænsning af ansvaret for skader, der kan skyldes særlige årsager.**

(IOG art. 28, L § 38).

##### *Tilfælde, hvor ansvaret begrænses*

(IOG art. 28 § 1, L § 38 stk. 1)

1. En streng gennemførelse af princippet for jernbanens ansvar efter IOG art. 27 §§ 1 og 2 og L § 37, stk. 1, vil være for urimelig over for jernbanen, og der er derfor i IOG art. 28 § 1 (L § 38, stk. 1) anført nogle yderligere undtagelser, som står i forbindelse med befordringsmåden og med godsets særegne beskaffenhed.

Betydningen af IOG art. 28 § 1 (L § 38 stk. 1) er den, at når et eller flere af de deri nævnte risikomomenter foreligger, og skaden kan skyldes disse momenter, hæfter jernbanen ikke. Jernbanen er derimod ikke

ansvarsfri efter disse bestemmelser, når et eller flere af disse risikomomenter foreligger, men den indtrådte skade ikke står i nogen årsagsforbindelse dermed, d.v.s. når skaden også ville have ramt godset uden tilstedeværelsen af de særlige risikomomenter. Hvis jernbanen her ikke kan påberåbe sig ansvarsfrihed efter IOG art. 27 (L § 37), kommer ansvarsfrihed efter art. 28 (§ 38) i hvert fald ikke i betragtning, når det skadevoldende forhold kan lægges jernbanen til last.

Endvidere kan det tænkes, at en skade skyldes såvel et forhold fra jernbanens side, som normalt ville gøre denne ansvarlig, som et forhold, der — hvis det havde foreligget alene — efter art. 28 (§ 38) ville have fritaget jernbanen for ansvar. Her vil der — uanset at IOG og L ikke udtrykkeligt taler om en deling af skaden — kunne foretages en sådan deling, således at skaden bæres af de to parter (jernbanen og forsenderen) i det forhold, hvori de forskellige årsager må skønnes at have medvirket til skaden<sup>1</sup>). Ligeledes kan der i tilfælde, hvor hovedårsagen til skaden er et forhold, som må lægges jernbanen til last, blive tale om, at forsenderen selv må bære den mindre del af skaden, som svarer til den normale transportrisiko<sup>2</sup>).

Med hensyn til jernbanens ansvar ved skader i de i art. 28 (§ 38) omhandlede tilfælde gælder generelt som følge af jernbanebefordringens natur, at jernbanen ikke har pligt til at give det til befordring overtagne gods en individuel behandling. Heraf følger f. eks., at den omstændighed, at jernbanen ikke har taget hensyn til angivelser på godset om dets behandling (»forsigtig«, »opad«, »må ikke kantes« o.s.v.), ikke i sig selv er et forhold, der medfører ansvar, når godset iøvrigt er behandlet med den omhu, som kan kræves for gods i al-

<sup>1</sup>) F. eks. hvor der samtidig foreligger uforsvarlig rangering og fejl eller mangler ved den af afsenderen foretagne læsning og afstivning af godset.

<sup>2</sup>) Når f. eks. ved et rangeruheld en vognladning mursten beskadiges, kan jernbanen ikke påberåbe sig ansvarsfrihed efter art. 28 (§ 38), men højst foretage et fradrag svarende til den ved normal befordring kalkulerede brudprocent.



mindelighed. På den anden side må jernbanen naturligvis udvise omhu for, at den særlige transportrisiko ikke forøges, og den kan — selv om den er ansvarsfri for den direkte skadesårsag — blive ansvarlig, hvis den ikke træffer rimelige foranstaltninger til at begrænse følgerne af det skadevoldende forhold<sup>3)</sup>.

Hvad angår rangerstød m. v. gælder tilsvarende, at jernbanebefordringen nødvendigvis medfører visse påvirkninger af vogne og gods ved normal rangering, og rangerstød eller anden sædvanlig påvirkning ved benyttelse af gængse rangeranlæg og -metoder kan derfor ikke betragtes som forhold, der medfører erstatningsansvar for jernbanen for skade på skrøbeligt eller mangelfuldt emballeret gods. Som indicium for, hvornår en sådan rangerpåvirkning kan gøre jernbanen ansvarlig, kan bl. a. tjene, hvorvidt påvirkningen har været af en sådan art og styrke, at også gods af normal beskaffenhed og i normal emballering ville have taget skade under samme forhold.

2. Efter IOG art. 28 § 1 (a) (L § 38, stk. 1 a) er jernbanen ikke ansvarlig for gods, som efter forskrifterne eller overenskomst med afsenderen befordres i åben vogn, såfremt skaden skyldes den særlige risiko, som er forbundet med denne befordringsmåde.

Baggrunden for denne bestemmelse er, at denne befordringsmåde i forhold til befordring i lukket vogn

<sup>3)</sup> HStD i UfR 1918—666: Skønt det, da fragtbrevet bar påtegning „Løtfordærlige Varer“, fandtes uforsvarligt, at jernbanen, når vognen blev henstående så længe i varmen, ikke foretog foranstaltninger, hvorved luften i vognen kunne fornyes, blev jernbanen dog frifundet for ansvar, da der intet forelå om, hvorvidt skaden, som hidrørte fra godsets indre fordærv, var forøget som følge af jernbanens forsømmelse.

<sup>4)</sup> HD i UfR 1919—368: En del nyslagtede svinekroppe blev kasseret af sundhedskommissionen, uanset at de var indgæet inden for leveringsfristen. Påberåbt, at fordærvelsen måtte antages væsentlig forårsaget ved jernbanevognens fuldstændige tillukning i den lange forsendelsestid, ligesom indsættelsen af et større parti levende planter i samme vogn kunne have bidraget dertil ved at gøre luften fugtig. Jernbanen frifandtes, da ferske svinekroppe hørte til de i lovens § 38 omtalte løtfordærlige varer, og da det oplyste ikke gav tilstrækkelige holdepunkter for, at der fra jernbanens side var begået nogen fejl, der kunne pådrage ansvar.

medfører en betydelig større risiko for godset, og at befordring i åben vogn som regel er billigere end befordring i lukket vogn.

Som åben vogn betragtes i denne relation — uanset hvad der måtte gælde efter reglerne for bestilling af vogne — enhver vogn, der ikke efter sin konstruktion er helt lukket, altså også f. eks. fjerkrævogne med gennembrudte vægge. At det pålæssede gods er dækket med presenninger, gør ingen forandring heri (jfr. Fælles Tillægsbestemmelse til IOG art. 28)<sup>3a)</sup>.

At lemme og luger, som kan lukkes tæt til, står åbne, medfører næppe, at en lukket vogn i heromhandlede henseende kan betragtes som åben, i hvert fald ikke, når det er jernbanens fejl, at lemmene er åbne. Hvis det derimod er afsenderen, der har læsset vognen, og som har forsømt at foretage lukningen eller måske positivt har ønsket lemmene åbne, vil forholdet imidlertid kunne anses som en mangel ved den af ham foretagne læsning, og punkt c i IOG art. 28 § 1 (L § 38, stk. 1) kan da komme i betragtning.

For at den heromhandlede ansvarsfrihedsgrund kan komme til anvendelse, kræves det tillige, at den åbne vogn er stillet til afsenderens rådighed enten i henhold til bestemmelser herom i den pågældende tarif eller efter overenskomst med ham. Det vil være jernbanens sag at bevise, at en sådan overenskomst er truffet<sup>4)</sup>.

Hvis jernbanen efter afsenderens ønske for betaling stiller presenninger til rådighed til dækning af gods i åbne vogne, er den ansvarlig for den skade, der skyl-

<sup>3a)</sup> HD i UfR 1947—956: En i en åben jernbanevogn læsset vognladning hørblår, der var dækket med 3 presenninger, kom, medens det godstog, hvori vognen var indkoblet som 7. eller 8. vogn efter lokomotivet, befandt sig mellem Farris og Sommersted, i brand og blev ødelagt. Ved det under sagen oplyste fandtes det sandsynliggjort, at branden skyldtes gnister fra lokomotivet, og da læssets dækning med presenninger ikke kunne antages at have udelukket den særlige risiko for brandfare, der var forbundet med dets befordring i åben vogn, jfr. § 38, 1, ansås Statsbanerne ikke pligtige at erstatte skaden.

<sup>4)</sup> I dansk indenrigsk trafik fremsætter afsenderen sine ønsker ved den afgivne vognbestilling.



des mangler ved presenningerne, medmindre disse mangler var kendelige eller burde have været bemærket af afsenderen<sup>5)</sup>. Denne er nemlig inden ibrugtagningen af presenningerne pligtig at efterse disse med henblik på deres egnethed til beskyttelse af netop den foreliggende sending, og hvis han tager presenningerne i brug uanset de mangler, han har bemærket eller burde have bemærket, overtager han dermed selv ansvaret for følgerne af disse mangler.

Skaderne, for hvilke jernbanen kan påberåbe sig ansvarsfrihed, skal være sådanne, som ikke eller kun i væsentlig ringere grad ville være opstået ved godsets befordring i lukket vogn. Her kommer således i betragtning:

påvirkninger af vejrliget (varme, kulde, fugt, regn, sne, frost, blæst),

påvirkninger fra selve jernbanedriften, såsom gnister fra lokomotiver (selve togets eller forbikørende), støv, gnister fra elektriske ledninger, og at godset falder af vognen etc.,

trediemands handlinger, såsom at der stikkes ild i ladningen, kastes sten mod denne o.s.v.

Med hensyn til tyveri frembyder sendinger i åben vogn en betydeligt større fristelse, og det er lettere at fjerne gods fra en åben vogn end fra en lukket. Tyveri kunne altså også henføres under den særlige risiko, der er forbundet med befordring i åben vogn. Her må imidlertid erindres, at jernbanen i hvert fald ikke kan påberåbe sig IOG art. 28 (L § 38), hvis det er jernbanens folk, der har begået tyveriet, og at artiklens § 2 (paragrafens stk. 2), såfremt det drejer sig om mangel af hele kollen, griber ind, således at bevisbyrden for en eventuel ansvarsfrihedsgrund lægges over på jernbanen.

<sup>5)</sup> Ved ØLD i UfR 1920—834 fandtes jernbanen ansvarlig for skade, som regnen havde voldt på en vognladning hørfrøkager, da den af banerne leverede slidte presenning havde haft mindre utætheder, som afsenderen ikke let havde kunnet opdage.

IOG art. 28 § 1 a (L § 38, stk. 1 a) omfatter kun selve befordringen, d.v.s. det tidsrum, hvori godset befinder sig i jernbanevognen, men ikke den tid, da godset efter indleveringen til befordring og indtil dets læsning eller fra udlæsningen til udleveringen til adressaten befinder sig i jernbanens varetægt (i pakhuse eller på lagerpladser). Om opbevaringen af godset i disse tidsrum siger IOG intet, og spørgsmålet er da overladt til de pågældende jernbaners interne bestemmelser. For de danske baners vedkommende henvises til GR § 14, punkt 3, hvorefter jernbanen er berettiget til at lagre visse slags gods under åben himmel og som følge deraf er fritaget for ansvar for den skade, der kan henføres til denne lagringsmåde.

3. a). Efter IOG art. 28 § 1 b) er jernbanen ikke ansvarlig for gods, som efter sin natur fordrer emballering til beskyttelse mod tab eller skade under befordringen, såfremt skaden skyldes mangel på emballering eller emballeringens mangelfulde beskaffenhed.

Bestemmelsen tager kun sigte på skader, der opstår ved en normal jernbanebefordring med deraf følgende påvirkninger af godset, men ikke sådanne, der skyldes særlige begivenheder, der må betegnes som liggende udenfor den normale jernbanedrift (togsammenstød o. s. v.)

Endvidere må de tab eller skader, der her er tale om, være sådanne, som har relation til godsets natur, f. eks. spredning, udsivning, svind, brud, gnidning, rystelse, tilsmudsning osv.

Tyveri falder ikke ind herunder, da det ikke kan siges at have en sådan relation til godsets natur, at bestemmelsen bør komme i betragtning.

Heller ikke enhver på anden måde opstået mangel af en utilstrækkeligt emballeret sendings indhold kan henføres under art. 28 § 1 b). Den mangelfulde emballage kan påberåbes, når f. eks. godset er flydende eller pulverformigt, således at den del af indholdet, der



kommer ud af emballagen, forsvinder gennem jernbanevognens naturlige utætheder eller bliver ødelagt ved tilsmudsning eller i hvert fald ikke kan opsamles og anvendes efter sin bestemmelse, men derimod ikke, når godset er af fast konsistens og ikke bør kunne forsvinde totalt eller tage særlig skade ved at komme ud af emballagen; hvis sådant gods bortkommer, kan der formodes enten en uretmæssig fjernelse af det eller i hvert fald et skødesløst forhold fra jernbanens side, der afskærer den fra at påberåbe sig den heromhandlede regel.

Den totale mangel af emballage eller manglerne ved denne skal have været tilstede ved godsets indlevering til befordring.

Om emballagens forsvarlighed foreskriver IOG art. 12, at afsenderen, når godset efter sin natur fordrer indpakning, skal indpakke det på en sådan måde, at det beskyttes mod helt eller delvist tab samt beskadigelse under befordringen, og at det ikke kan beskadige personer, materiel eller andet gods. Jernbanen må ved godsets indlevering fastslå, om disse krav er opfyldt, og hvis dette ikke er tilfældet, og den ikke foretrækker at nægte modtagelse af godset til befordring, kan den forlange, at afsenderen i fragtbrevet anerkender, at sendingen er uemballeret eller mangelfuldt emballeret. Når en sådan anerkendelse er taget, er dermed jernbanens bevisbyrde for manglen af eller manglerne ved emballagen opfyldt. Er sådan erklæring ikke taget, står det imidlertid jernbanen frit for på anden måde at føre bevis, f. eks. ved vidner.

Jernbanen kan påberåbe sig art. 28 § 1 b), uanset om den hævdede mangel ved emballagen ikke har været udvendigt kendelig ved godsets indlevering, men skal godtgøre, at den faktisk har været til stede på dette tidspunkt. Med hensyn til dette bevis kan der dog ikke stilles store krav til jernbanen, men man må som regel lade sig nøje med de indicier, som den foreliggende situation giver.

b) I indenlandsk trafik kommer den til IOG art. 28 § 1 b) svarende bestemmelse, der indeholdes i L § 38, stk. 1 b), kun til anvendelse, når afsenderen af det pågældende gods har afgivet erklæring i fragtbrevet om den manglende eller mangelfulde emballering, og det er altså kun i disse tilfælde, jernbanen nyder godt af den gunstige bevismæssige stilling. Det må dog bemærkes, at hvis det ikke kan lægges jernbanen til last, at den har undladt at tage emballageerklæring i fragtbrevet, nemlig i det i § 24, stk. 3 in fine, nævnte tilfælde (at afsenderen har gjort sig skyldig i en svingagtig fremgangsmåde), vil det være naturligt og rimeligt at lade ansvarsfrihedsreglen gælde, som om erklæring var afgivet.

Kravet til emballeringen (§ 24, stk. 1) svarer ganske til IOG's krav.

4. Efter IOG art. 28 § 1 c) (L § 38, stk. 1 c) er jernbanen ikke ansvarlig for gods, hvis på- og aflæsning efter forskrifterne eller en særlig aftale med afsenderen (efter IOG tillige med adressaten) er besørget henholdsvis af afsenderen eller modtageren, såfremt skaden skyldes den særlige risiko, som er forbundet med på- og aflæsningen eller med en mangelfuld læsning.

En forudsætning for, at denne bestemmelse kan komme til anvendelse, er det, at på- og aflæsningen af godset efter tarifbestemmelserne eller efter aftale med afsenderen (eller modtageren) skal besørges af afsenderen henholdsvis modtageren. I indenlandsk trafik er det i GR fastsat, hvilke sendinger det påhviler forsenderne selv at på- eller aflæsse. IOG giver ikke nærmere regler om dette forhold, men overlader til de enkelte deltagende baner at praktisere deres lokale bestemmelser, således at det for internationale sendinger, der på- eller aflæsses her i landet, er GR's bestemmelser, der gælder på dette punkt. Efter IOG kræves det, for at jernbanen skal kunne påberåbe sig en aftale med afsenderen om, at han selv skal besørge læsningen af



gods, som det ikke allerede efter tarifbestemmelserne påhviler ham at læsse, at denne aftale fremgår af fragtbrevet.

Naturligvis kræves det ikke, at afsenderen (modtageren) selv skal besørge på- (af-)læsningen, men bestemmelsen gælder også, når han dertil benytter sig af andre (f. eks. læsseentreprenører). At jernbanens folk medvirker, ændrer ikke afsenderens (modtagerens) ansvar, medens det omvendt ikke influerer på jernbanens ansvar, at afsenderens (modtagerens) folk yder bistand ved en på- eller aflæsning, som det påhviler jernbanen at foretage. Hvis gods, som det påhviler adressaten at aflæsse, ikke afhentes i rette tid, og jernbanen benytter sin ret til at aflæsse og lagre godset, er jernbanen imidlertid ikke afskåret fra at påberåbe sig IOG art. 28 § 1 c) (L § 38 stk. 1 c), da adressaten ikke på grund af sin forsømmelse bør stilles gunstigere, end hvis han havde opfyldt sine forpligtelser.

For skader, der opstår ved selve på- eller aflæsningen, har den heromhandlede bestemmelse kun ringe betydning, idet disse manipulationer normalt falder udenfor fragtkontrakten, idet denne først slutes, når godset er læsset, og aflæsningen først finder sted efter fragtbrevets indløsning og kontraktens ophør.

Hvis skade opstår ved anvendelse af jernbanens læsseredskaber, kommer de almindelige erstatningsregler til anvendelse, hvorved bemærkes, at forsenderen, der ofte må forudsættes at være mere fortrolig med godsets behandling end jernbanens folk, må have en vis pligt til at skønne over, om de tilbudte læsseredskaber er egnede til den konkrete manipulation med godset, og bliver medansvarlig, hvis han har forsømt at overbevise sig om læsseredskabernes egnethed.

Væsentlig større betydning har bestemmelsen derved, at jernbanen er ansvarsfri for skader, der er en følge af mangelfuld læsning, som f. eks. forskydning af ladingen, beskadigelse af godset ved tryk fra andet gods, ved fald og væltning og ved vejrligets indflydelse.

Hvad specielt sidstnævnte skadesårsag angår, bemærkes, at det — som anført i GR — er afsenderens sag at tilvejebringe fornøden beskyttelse og dækning af godset for at beskytte det mod fugtighed fra vognbunden og indtrængen af sne og regn gennem åbninger ved døre og lemme, som ikke i nogen jernbanevogn kan gøres absolut tætte. Endvidere er afsenderen ved gods, som det påhviler ham at læsse, selv ansvarlig for den skade, der skyldes, at lemme o.s.v. er efterladt åbne, når det drejer sig om gods, der netop kan tage skade heraf f. eks. ved regn, sne eller frost, eller omvendt, når lemmene er lukket ved gods, der just behøver lufttilførsel for ikke at tage skade (frugt, grøntsager, levende dyr i den varme årstid o.s.v.)

Anvendelse af bestemmelsen er udelukket, når der foreligger skyld fra jernbanens side (f. eks. uforsvarlig rangering). Derimod er det ikke at anse for nogen fejl, at jernbanen ikke foretager nogen undersøgelse af læssemåden, idet den ikke har nogen pligt hertil. Det ændrer intet i dette forhold, at jernbanen f. eks. foretager profilmåling af en vogn, idet en sådan undersøgelse kun foretages med henblik på driftssikkerheden og ikke specielt med henblik på godset. Dog må det anses for en fejl fra jernbanens side, hvis den er klar over, at godset er mangelfuldt læsset, og dog undlader at gøre afsenderen opmærksom derpå.<sup>6)</sup>

Jernbanen skal stille forsvarlige, vel vedligeholdte vogne i tilbørlig rengjort stand til afsenderens rådighed; men afsenderen, der ofte bedre end jernbanens

<sup>6)</sup> Jfr. HD i UfR 1944—269: A sendte på fragtgods-fragtbrev en med bohave belæsset, lukket flyttebil med Statsbanerne fra Odense til København. Ved ombordsætningen på færgen i Nyborg af bilen, der var læsset på en åben jernbanevogn, stødte et hjørne af bilens overkant mod en skråstiver til færgesoverdækningen, sandsynligvis fordi bestemmelserne om ladeprofil, for hvis overholdelse afsenderen ifølge godsbefordringsreglementet bærer ansvaret, ikke var overholdt, og en del flyttegods blev beskadiget. Under hensyn til den på Odense station praktiserede medvirken fra banepersonalets side med hensyn til overholdelse af ladeprofilbestemmelserne fandtes Statsbanerne uanset reglen i lovens § 38 ansvarlig over for A i medfør af lovens § 37 for den skete skade. (Dissens for frifindelse af Statsbanerne).



folk må forudsættes at vide, hvilke krav der må stilles til en vogn til netop den bestemte sending, der ønskes befordret, må forinden ibrugtagningen af vognen underkaste denne et rimeligt eftersyn og — hvis han ikke derved finder vognen egnet — enten forlange manglerne afhjulpet eller en anden vogn stillet til rådighed. Benytter han den leverede vogn, må han selv hæfte for skader, som opstår på godset på grund af sådanne mangler ved vognen, som han har bemærket eller ved et rimeligt eftersyn burde have bemærket<sup>7)</sup>, medens jernbanen må bære ansvaret for mangler, som ikke har været kendelige ved det nævnte eftersyn af vognen.

Tilsvarende gælder med hensyn til presenninger og andre læssemidler, som jernbanen stiller til rådighed for forsenderen under transporten, jfr. foran note <sup>5)</sup>.

5. Efter IOG art. 28 § 1 d) (L § 38, stk. 1 d) hæfter jernbanen ikke for gods, som efter sin naturlige beskaffenhed er særligt udsat for helt eller delvist tab eller skade, navnlig ved brud, rust, indre fordærvelse, usædvanlig lækage, udtørring eller udstøvning, såfremt skaden skyldes en af disse årsager.

Denne bestemmelse ligner den passus, der findes i IOG art. 27 § 2 (L § 37, stk. 1), og som taler om jernbanens ansvarsfrihed for skade, der skyldes godsets egen beskaffenhed (indre fordærv, svind eller sædvanlig lækage). Forholdet mellem de to bestemmelser er det, at art. 27 (§ 37) taler om gods i almindelighed, medens art. 28 (§ 38) kun beskæftiger sig med visse varer, der er særligt ømfindtlige og af den grund særligt udsat for skade. Efter art. 27 (§ 37) har jernbanen bevisbyrden for, at en skade eventuelt skyldes godsets naturlige beskaffenhed, medens det efter art. 28 (§ 38) er forsenderen, der har bevisbyrden for, at en opstået

<sup>7)</sup> Jfr. ØLD i UfR 1921—895: Noget tobak var under transport med jernbanen blevet beskadiget af petroleumspletter, der fandtes på vognbunden. Da afsenderen burde have gjort indsigelse mod disse inden læsningen, frifandtes jernbanen.

skade ikke har de i artiklen (paragrafen) opregnede årsager<sup>8)</sup>.

At skaden skal skyldes de pågældende varers særlige beskaffenhed vil sige, at det skal dreje sig om skader, som ikke ville have ramt gods af normal beskaffenhed og i normal emballering. Der er kun tale om skader, der opstår under normal jernbanebefordring; skader, ved hvilke der foreligger unormal behandling fra jernbanens side, falder ikke ind under bestemmelsen<sup>9)</sup>.

6. Efter IOG art. 28, § 1 e), er jernbanen uden ansvar for skader, som skyldes den fare, som følger af,

- a) at genstande, der er udelukket fra befordring, er blevet indleveret under urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse, eller
- b) at genstande, som kun betingelsesvis modtages til befordring, indleveres under urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse eller under tilsidesættelse af de foreskrevne forsigtighedsregler.

Statsbaneloven har ikke den tilsvarende bestemmelse optaget i § 38, men siger i § 48, at jernbanen i de nævnte tilfælde er fri for ethvert ansvar efter fragtoverenskomsten.

For følgerne af urigtig angivelse af godset i fragtbrevet er afsenderen allerede i kraft af art. 7 § 1 i IOG og L § 22 ansvarlig, og endvidere kommer art. 27 § 2 og L § 37, stk. 1 (fejl fra den rådighedsberettigedes side) i betragtning. Men art. 28 § 1 e) og L § 48 giver jernbanen den yderligere fordel, at der ved en skade på det heromhandlede gods gives en forhåndsformod-

<sup>8)</sup> Jfr. note 3).

<sup>9)</sup> Jfr. HD i UfR 1945—1014: En glasballon med fedtalkoholsulfonat blev under udbringelsen til pakhusets udleveringsperron, hvortil den af en hjælpearbejder blev kørt på en sækkevogn, ituslæt, idet vognen passerede en  $\frac{1}{2}$ —1 cm over gulvet hævet jernskinne. Det fandtes ikke af Statsbanerne sandsynliggjort, at skaden skyldtes godsets egen beskaffenhed, hvorimod det måtte antages, at årsagen til skaden måtte søges i manglende forsigtighed under transporten. Herefter dømtes Statsbanerne til at erstatte skaden.



ning om jernbanens ansvarsfrihed, som det i givet fald må blive den rådighedsberettigedes sag at afkræfte.

Tilsidesættelse af de foreskrevne forsigtighedsregler vil ligeledes falde ind under IOG art. 27 § 2 (L § 37, stk. 1), men også her gives der den for jernbanen gunstigere bevisbyrde-regel.

Under IOG art. 28, § 1 e), falder de genstande, som er nævnt i art. 3 og 4, eller i medfør af art. 4 § 2 er genstand for særlige overenskomster mellem to eller flere stater om lempeligere betingelser end de i bilag I foreskrevne <sup>10)</sup>, eller i medfør af art. 5 § 5 b) midlertidigt er udelukket fra befordring eller kun modtages til befordring på visse betingelser.

§ 48 i Statsbaneloven omfatter tilsvarende de genstande, som er nævnt i bilag A til GR, og de genstande, som efter L § 1, stk. 2, midlertidigt skal være udelukket fra befordring eller kun modtages til befordring på visse betingelser.

Det er en forudsætning for anvendelsen af den heromhandlede bestemmelse, at sendingens indhold er urigtigt angivet i fragtbrevet, og den kan således ikke komme til anvendelse, hvis jernbanen ved en fejl overtager befordringen af en sending, som er rigtigt betegnet i fragtbrevet, men som efter denne betegnelse burde have været afvist.

Tilsidesættelsen af de foreskrevne forsigtighedsregler tager kun sigte på de foranstaltninger, som det påhviler forsenderen at træffe i henhold til tarifferne eller andet offentligt tilgængeligt påbud, men ikke på sådanne foranstaltninger, som er fastsat ved interne instruktioner, og som det påhviler jernbanen selv at træffe.

Art. 28 § 1 e) — og det samme må uanset dens kategoriske ordlyd gælde L § 48 — kommer kun til anvendelse, når den skete skade står i forbindelse med a)

<sup>10)</sup> Disse lempeligere betingelser er for så vidt angår forbindelsen med Danmark optaget i den af Statsbanerne udgivne internationale jernbanegodstarif.

den urigtige angivelse af sendingen i fragtbrevet eller b) tilsidesættelsen af de foreskrevne forsigtighedsregler. Jernbanen må da bevise,

ad a) at sendingen er urigtigt betegnet. Beviset føres ved hjælp af fragtbrevet,

ad b) at forsigtighedsreglerne er tilsidesat, hvilket undertiden kan være vanskeligt, hvis sendingen er totalt ødelagt ved brand, eksplosion etc.,

og dernæst må forsenderen — hvis han vil fastholde et krav mod jernbanen — bevise, at den opståede skade ikke kan henføres under noget af disse forhold<sup>11)</sup>.

7. Efter IOG art. 28 § 1 f) (L § 38, stk. 1 f) er jernbanen ikke ansvarlig for den med befordringen af levende dyr forbundne særlige fare, hvorved forstås den fare, som er særegen for levende dyr, og som ikke gør sig gældende over for almindeligt gods.

Såfremt man indbefatter levende dyr under begrebet gods, er bestemmelsen overflødig, idet levende dyr er gods, som efter sin naturlige beskaffenhed er særligt udsat for skade, og derfor falder under IOG art. 28 § 1 d) (L § 38, stk. 1 d), ligesom skade, der skyldes på- og aflæsning eller mangelfuld læsning, falder under § 1 c) (stk. 1 c) og skade, der skyldes manglende eller mangelfuld ledsagelse, under § 1 g) (stk. 1 e). Bestemmelsen er imidlertid optaget af hensyn til, at man ikke allevegne efter almindelig terminologi indbefatter levende dyr under »gods«.

Bestemmelsen gælder alle slags levende dyr (kreaturer, vilde dyr, fugle, fisk, bier o.s.v.), også når de

<sup>11)</sup> Jfr. ØLD i UfR 1943—655: A afsendte med Statsbanerne en vognladning, som han selv læssede uden kontrol af jernbanen. Blandt det indladede gods var nogle akkumulatorer, der ikke var pakket som foreskrevet i godsbefordringsreglementet. Under transporten udbrød der brand i vognen, og efter en erklæring fra brandvæsenet var det overvejende sandsynligt, at brandens opståen skyldtes akkumulatorerne. Da Statsbanerne herefter fandtes at have sandsynliggjort, at branden skyldtes godsets egen beskaffenhed, og akkumulatorerne ikke var pakket som foreskrevet, tilkendtes der ikke A-erstatning.



sendes i emballage. For vilde dyr fralægger Statsbaneloven jernbanen ethvert ansvar.

Af de forskellige skader, der kan komme i betragtning, er nogle opregnet i L. Der kan eksempelvis være tale om, at dyrene lider skade ved at falde omkuld, eller ved stød og slag, som de tilføjer hinanden, eller som skyldes påvirkninger fra selve transporten, ved udmattelse, sult eller tørst, klimatiske påvirkninger, ved at smitte hinanden med sygdomme, ved at rive sig løs og springe ud o.s.v.

Jernbanen har efter L § 19, stk. 8—10, en vis pligt til at føre tilsyn med forsendelser af levende dyr. Hvor den efter tariffens bestemmelser eller aftale med afsenderne har påtaget sig visse yderligere pligter i så henseende (f. eks. bestrøning af vognen, vanding eller fodring undervejs), kan den ikke påberåbe sig heromhandlede bestemmelse i art. 28 (§ 38), hvis der indtræder en skade, som skyldes forsømmelse af disse pligter.

Efter L medfører det ikke noget ansvar for jernbanen, at dens folk har hjulpet med ved ind- eller udlæsningen af dyrene. Om skade, der opstår ved anvendelse af jernbanens læsseudrustninger, henvises til det ovenfor i punkt 4 anførte.

8. Efter IOG art. 28 § 1 g (L § 38, stk. 1 e og f) har jernbanen intet ansvar for skader, der skyldes den fare, som ledsagelse af gods eller levende dyr har til formål at fjerne, når godset (dyrene) har skullet være ledsaget efter forskrifterne eller en særlig aftale med afsenderen. For internationale transporter skal en sådan aftale med afsenderen være anført i fragtbrevet.

Visse slags gods samt levende dyr kræver særligt tilsyn under transporten. For at sikre dette forlanger (eller tillader) jernbanen i henhold til IOG eller gældende reglementer og tariffer, at der af afsenderen medgives sådanne sendinger en ledsager, der skal sørge den pasning af forsendelsen, som falder uden for

jernbanens normale omsorg, og det forudsættes da, at jernbanen er uden ansvar for forsømmelse af den pasning, som ledsageren skulle tage sig af.

At afsenderen har undladt at sørge for ledsagelse, som han er pligtig til, forøger ikke jernbanens ansvar. Omvendt kan jernbanen ikke påberåbe sig art. 28 (§ 38), når der er medgivet en ledsager, som afsenderen ikke er pligtig at stille. At ledsageren ikke befinder sig ved godset, men f. eks. har taget plads i pakvognen, påvirker ikke anvendelsen af heromhandlede bestemmelse, medmindre det skyldes påbud fra jernbanens side, at ledsageren ikke befinder sig sammen med godset.

*Formodning for skadens årsag.*  
(IOG art. 28 § 2, L § 38, stk. 2)

9. De omhandlede bestemmelser tager alle sigte på særlige farer for godset. Når en skade er indtrådt, vil det ofte være sandsynligt, at den skyldes en af disse særlige farer, men det vil som regel være vanskeligt at påvise den absolute årsagsforbindelse. Denne afvejning af på den ene side sandsynligheden for en sådan årsagsforbindelse og på den anden side vanskeligheden ved at bevise den har ført til den for jernbanen gunstige regel i IOG art. 28 § 2 (siden 1/7 1946 også i indenlandsk trafik, jfr. L § 38, stk. 2<sup>12</sup>)), hvorefter, hvis

<sup>12</sup>) Denne formodningsregel fandtes ikke i den før 1/7 46 gældende takstlov, i hvilken tværtimod var foreskrevet, at jernbanen, hvis en indtrådt skade efter de forhåndenværende omstændigheder kan skyldes en af de nævnte årsager, må påvise sandsynligheden deraf. Bestemmelsen blev ændret ved den nugældende lov for at opnå samme regel såvel i indenlandsk som i international trafik. Denne forandring må have i erindring i forbindelse med de citerede domme fra tiden før 1/7 1946.

Afgørelsen i HD UfR 1944—1153 må ses på baggrund af den dagældende regel. (Medens to vognladninger halm i åben jernbanevogn stod på Frederiksberg station, blev halmen delvis ødelagt ved en i den ene vognladning opstået ild, der bredte sig til den anden vogn. Statsbanerne nægtede at erstatte skaden under henvisning til, at den skyldtes den særlige medbefordring i åben vogn forbundne risiko. Efter det oplyste måtte det vel antages, at ilden var opstået udefra, men det måtte anses uopklaret, hvorfra den stammede, og idet Statsbanerne ikke havde sandsynliggjort, at skaden skyldtes forhold, for hvilke de i henhold til § 38 var ansvarsfri, fandtes de at være erstatningspligtige i medfør af § 37).



en indtrådt skade efter de foreliggende omstændigheder kan skyldes en eller flere af de opregnede årsager, sådant formodes at være tilfældet, indtil modbevis føres af den rådighedsberettigede.

Jernbanen behøver med andre ord kun til støtte for sin ansvarsfrihed at påvise, at en eller flere af de nævnte særlige farer har været tilstede, og at den indtrådte skade *kan* skyldes den eller dem. Den rådighedsberettigede kan kun omstøde denne forhåndsformodning ved at bevise, at de særlige farer ikke forelå, eller at de i det givne tilfælde ikke kan have gjort sig gældende, herunder bl. a. at skaden skyldes en fejl fra jernbanens side, der ville have bevirket den uanset de særlige risikomomenter. Hvis en skade, der skyldes fejl fra jernbanens side, bliver forøget på grund af godsets særlige beskaffenhed o.s.v., kan der som tidligere nævnt blive tale om en deling af erstatningen efter betydningen af hver af de samvirkende årsager.

En sådan forhåndsformodning kan dog ikke gøres gældende i tilfælde af befordring i åben vogn, når usædvanligt væggtab eller tab af kolli har fundet sted. I et sådant tilfælde kan jernbanen for at fri sig for ansvar ikke nøjes med at henvise til, at et sådant tab *kan* skyldes befordringen i åben vogn, men må positivt godtgøre årsagsforbindelsen mellem befordringsmåden og tabet.

#### Erstatningens størrelse ved helt eller delvist tab af godset.

(IOG art. 29, L § 41)

1. Erstatning for helt eller delvist tab (bortkomst) af godset omfatter

værdien af det tabtgåede gods (se punkt 2) og de forskellige omkostninger i anledning af befordringen af dette (se punkt 3).

2. Godsets værdi fastsættes efter IOG efter den børspris,

i mangel af en sådan pris efter den markedspris, i mangel af begge efter den sædvanlige værdi, som gods af samme art og beskaffenhed havde på afsendelsesstedet og -tiden.

Statsbaneloven udtrykker det ved »den almindelige værdi i handel og vandel eller i mangel deraf efter den sædvanlige værdi o.s.v.« og mener dermed det samme.

Det drejer sig om godsets objektive værdi, og der kan således ikke tages hensyn til den fordringsberettigedes eventuelle individuelle interesse i godset eller den affektionsværdi, det kan have for ham (f. eks. personlige optegnelser, fotografier etc.)

Børspris eller markedspris (værdi i handel og vandel) forudsætter, at det drejer sig om genstande, der regelmæssigt omsættes i handelen, således at det er muligt at danne sig et tilforladeligt skøn over den gængse pris. Er markedsprisen fastsat af det offentlige (f. eks. i form af maksimalpris), er det denne pris, der lægges til grund, for så vidt den da er effektiv. Den faktisk betalte pris for varen er ikke afgørende, og det skulle ikke påvirke erstatningens størrelse, om den fordringsberettigede har købt de mistede varer særligt dyrt eller særligt billigt i forhold til den gængse markedspris. Der regnes med engros- eller detailprisen, eftersom forsendelsen har været genstand for et engros- eller et detailkøb. Hvis der ikke foreligger et fuldbyrdet salg, men varen f. eks. sendes fra en afdeling af et firma til en anden eller leveres i konsignation, kan der ikke ydes erstatning af den pris, der ville være opnået ved endeligt salg, men kun af kostprisen.

Det er godsets værdi på afsendelsesstedet, der er afgørende, og ikke den normalt højere værdi på bestemmelsesstedet. Ved afsendelsesstedet forstås det sted, hvor det er indleveret til jernbanebefordring i henhold



til den fragtoverenskomst, under hvis forløb det går tabt. Hvis godset efter ankomsten til den i fragtbrevet angivne bestemmelsesstation nyindleveres til en anden station, og tab konstateres efter denne sidste transport, er det værdien på nyindleveringsstationen og tiden for denne nyindlevering, der lægges til grund for erstatningen. Dette gælder også ved reekspedition under de i IOG art. 27 § 4 angivne betingelser, medmindre formodningen om, at tabet er opstået under den sidste fragtoverenskomst, afkræftes.

Drejer det sig om varer, der er købt uden for afsendelsesstedet (f. eks. i et andet land), er det uden betydning for erstatningen, hvad de har kostet på indkøbsstedet, idet erstatningen fastsættes efter den (højere eller lavere) pris, hvortil de pågældende eller tilsvarende genstande kan købes på det sted, hvor de indleveres til jernbanebefordring.

Endvidere skal det være værdien på afsendelsestidspunktet, hvilket kan have stor betydning, når det drejer sig om varer, der er sæsonprægede og hvis priser kan svinge fra dag til dag, som f. eks. tidlige blomster og grøntsager, juletræer o.s.v.

For fakturerede varer, der sælges i forbindelse med den transport, hvorunder de går helt eller delvis tabt, vil dokumentation af værdien på afsendelsesstedet og -tiden normalt ske ved forelæggelse af fakturaen. For andre varer må erstatningen fastsættes ved et skøn, underbygget af de oplysninger om de bortkomne genstandes anskaffelsespris og -tid, som det er muligt at skaffe, eventuelt ved en erklæring på tro og love fra den fordringsberettigede, og med hensyntagen til, om det drejer sig om brugte genstande, der forringes i værdi ved brug.

Både IOG og Statsbaneloven har fastsat et maksimum for erstatningens størrelse, henholdsvis 100 francs<sup>1)</sup> og

<sup>1)</sup> Ifølge IOG art. 56 § 1 forstås herved guldfrancs af vægt 10/31 gram og 0,900 finholdighed.

25 kr. pr. bruttokilogram<sup>2)</sup> af det manglende. Hensigten hermed har været at gardere jernbanen mod særligt høje erstatningskrav for kostbare genstande, ved hvilke der er et urimeligt forhold mellem værdien og den fragt, jernbanen oppebærer, og samtidig at opnå at kunne undgå de tidligere besværlige særregler om befordring af kostbare genstande. Afsenderen kan sikre sig en videregående erstatning ved i fragtbrevet at tegne interesse i afleveringen mod betaling af det herfor fastsatte gebyr eller ved at tegne en transportforsikring.

3. Udover den i foregående punkt omhandlede erstatning beregnet efter selve de bortkomne varers værdi erstattes den til jernbanen betalte fragt samt andre omkostninger, der har været forbundet med den stedfundne transport af det manglende gods som nødvendige betingelser for transportens gennemførelse, såsom told, der må erlægges undervejs, og udgifter til eksport- og importtilladelser, uden hvilke godset ikke havde kunnet beforders.

Derimod godtgøres ikke omkostningerne ved en forudgående befordring, idet disse normalt vil være inkluderet i godsets værdi på afsendelsesstedet, eller fragttillæg, der ikke er beregnet for gennemførelse af transporten, men som en straf for forsenderens overtrædelse af befordringsbestemmelserne (jfr. IOG art. 7 § 5, L §§ 20, stk. 3, og 23, stk. 3). Heller ikke godtgøres forsikringspræmier. Af speditorsomkostninger godtgøres kun sådanne, som også uden anvendelse af speditør skulle have været erlagt af forsenderne som betingelse for transportens gennemførelse.

4. Når de beløb, på grundlag af hvilke erstatningen skal regnes, er udtrykt i en anden valuta end det lands, i hvilket betalingen skal effektueres, sker betalingen

<sup>2)</sup> Forstås ved ydelse af erstatninger efter Statsbaneloven som påbegyndte bruttokilogram.



normalt i sidstnævnte lands valuta. Der rejser sig da det spørgsmål, hvilken af parterne (jernbanen eller den erstatningsberettigede) der skal bære risikoen ved ændringer af kursen på det ene eller det andet af de to landes valutaer i tidsrummet mellem sendingens indlevering til befordring og erstatningens udbetaling. Dette er af IOG løst ved sidste stykke i art. 29 på den måde, at omregningen af erstatningen skal ske efter kursen på den tid og det sted, hvor udbetalingen sker. Herved bærer jernbanen risikoen ved devaluering af sit eget lands valuta, medens den erstatningsberettigede bærer risikoen ved tilsvarende ændring i den valuta, hvori erstatningsgrundlaget er formuleret.

**Formodning for, at godset er gået tabt.  
Genfindelse af gods.**

(IOG art. 30 § 1, L §§ 40 og 42)

*Frist for formodningens indtræden.*

(IOG art. 30 § 1, L § 40)

1. At godset ikke kan udleveres på bestemmelsesstationen til den normale tid, er ikke ensbetydende med, at det kan betragtes som definitivt tabt eller ødelagt. På grund af jernbanetransportens komplicerede natur kan der være sket fejl undervejs, således at godset er blevet midlertidigt bragt ud af rute eller opholdt. Det ville derfor være urimeligt straks at åbne adgang for erstatningskrav mod jernbanen, men på den anden side kan den fordringsberettigede ikke henvises til at vente med sit krav, indtil det positivt konstateres, at godset er gået tabt, hvilket iøvrigt ofte ikke vil være muligt.

Teoretisk påhviler det den fordringsberettigede at bevise, at godset er gået tabt. Det siger imidlertid sig selv, at det faktisk meget ofte vil være umuligt for ham at føre et sådant bevis, da han som regel intet kendskab kan have til befordingens forløb. Derfor gi-

ver art. 30 i IOG og § 40 i Statsbaneloven en formodningsregel i hans favør, hvorefter rette vedkommende, hvis godset ikke er blevet afleveret (efter IOG »afleveret til modtageren eller stillet til rådighed for ham«<sup>1)</sup>) senest 30 dage efter leveringsfristens udløb, er beføjet til at anse det for tabt, uden at han behøver at føre andet bevis derfor.

Han kan derefter forlange erstatning, som om godsets bortkomst var konstateret, men jernbanen kan ikke forlange, at han skal modtage erstatning på dette tidspunkt, såfremt han måtte foretrække at afvente godsets eventuelle fremkomst endnu i nogen tid.

Overfor den ved art. 30 og § 40 givne formodning kan jernbanen ikke føre noget modbevis ved f. eks. at godtgøre, at godset befinder sig andetsteds. Jernbanen kan dog i givet fald frigøre sig ved at påvise, at grunden til, at godset ikke er nået frem til bestemmelsesstationen, er den, at det er blevet tilbageholdt på en station undervejs på grund af en hindring for befordingen, som ikke kan lægges jernbanen til last (IOG art. 23, Statsbanelovens § 33). I dette tilfælde ophører leveringsfristen at løbe, så længe hindringen består, og det tidspunkt, hvorfra 30 dages fristen efter art. 30 (§ 40) løber, udskydes tilsvarende.

Den fordringsberettigede behøver ikke at afvente formodningsfristens udløb, når det af jernbanen er anerkendt, at godset er gået tabt, eller han selv kan føre bevis herfor; han er da straks berettiget til at kræve erstatning.

<sup>1)</sup> Ved disse vendinger vil IOG dække begge former for udlevering af godset (at dette af jernbanen leveres til modtageren, og at denne selv skal afhente det). I første tilfælde løber fristen fra det tidspunkt, da godset skulle have været leveret til modtageren, i det andet tilfælde fra det tidspunkt, da det skulle have været således til hans rådighed, at han selv kunne have afhentet det.



*Forbehold med hensyn til genfindelse af godset.*  
(IOG art. 30 § 2, L § 42, stk. 1)

2. Den, som modtager en erstatning for tabt gods, kan i kvitteringen gøre et forbehold om, at han straks vil underrettes af jernbanen, hvis godset genfindes (efter IOG inden et år efter erstatningens udbetaling).

Af et sådant forbehold følger ikke, at den pågældende er pligtig at modtage godset, hvis det genfindes, men det giver ham adgang til, hvis han til den tid ser sin fordel derved, at få det udleveret mod at tilbagebetale den modtagne erstatning. Iøvrigt vil jernbanen almindeligvis også uden sådant forbehold gøre den, der har modtaget en erstatning, bekendt med genfindelsen af det erstattede gods og give ham lejlighed til at overtage det, allerede af den grund, at godset trods den forsinkede fremkomst for vedkommende ofte vil have en større værdi end det beløb, det kan udbringes til ved jernbanens realisation af det.

3. Bestemmelsens ordlyd forudsætter, at erstatningen udbetales direkte til den rådighedsberettigede, således at han samtidig med beløbets modtagelse afgiver en kvittering, i hvilken han kan tage sit skriftlige forbehold. Når erstatningen anvises pr. post, hvad der er det almindelige, kan bestemmelsen ikke overholdes strikte; det må i så fald være tilstrækkeligt, at forbeholdet gøres skriftligt straks efter beløbets modtagelse.

4. Når godset genfindes, skal jernbanen ufortøvet underrette den fordringsberettigede derom. Der er intet foreskrevet om formen for denne underretning. Hvis underretningen ikke gives straks eller helt undlades, bliver jernbanen ansvarlig for det derved for den fordringsberettigede opståede tab.

Godset kan kun betragtes som genfundet, når det findes på et sådant sted og under sådanne omstændigheder, at det kan udleveres til den fordringsberettigede. Hvis jernbanen vel ved, hvor godset befinder sig (f. eks.

hos toldvæsenet eller hos en tredjemand, til hvem det fejlagtigt er udleveret), men ikke er i stand til at levere det, er det ikke genfundet i den her omhandlede betydning.

*Den berettigedes krav ved godsets genfindelse.*  
(IOG art. 30 § 3, L § 42, stk. 2)

5. Når den fordringsberettigede, der har taget det foran nævnte forbehold, får underretning om, at godset er fundet, kan han vælge, om han vil modtage godset mod at tilbagebetale den modtagne erstatning eller beholde denne og definitivt give afkald på godset. Dette valg skal han træffe i løbet af 30 dage, regnet fra det tidspunkt, da han har modtaget underretningen, og hvis han ikke inden denne frist har forlangt sig godset udleveret, taber han enhver ret til det.

Han kan efter Statsbaneloven forlange sig godset udleveret enten på afgangsstationen eller på den oprindelige bestemmelsesstation og efter IOG på en vilkårlig station på befordringsstrækningen (afgangs- og bestemmelsesstationen inkl.), for så vidt den pågældende station er åben for udlevering af sådant gods, som det drejer sig om.

Efter Statsbaneloven udleveres godset frit, medens der efter IOG, hvis udleveringen sker på en anden station end afsendelsesstationen, skal betales fragt for godsets befordring fra afsendelsesstationen til udleveringsstationen.

For at få godset udleveret skal den fordringsberettigede tilbagebetale den ham ydede erstatning (efter IOG eventuelt med fradrag af den i erstatningen indeholdte fragt), men han kan forlange godtgørelse for den forsinkede aflevering efter L § 46 henholdsvis IOG art. 33 og eventuelt art. 35 § 3.

Den heromhandlede forsinkede udlevering er i enhver henseende at sidestille med den normale udleve-



ring i IOG's og lovens forstand, bl. a. således, at jernbanens normale ansvar løber indtil denne udlevering, og det er tidspunktet for denne, der danner udgangspunktet for forældelsesfristerne.

*Jernbanens rådighedsret over genfundet gods.*

(IOG art. 30 § 4, L § 42, stk. 3)

6. Når en fordringsberettiget, der har modtaget erstatning for tabtgået gods, har givet afkald på dette enten ved at modtage erstatningen uden at tage noget forbehold om underretning, hvis godset genfindes, eller — når han har taget sådant forbehold — ved ikke inden 30 dages fristen at have forlangt det genfundne gods udleveret, kan jernbanen frit råde over godset.

Det samme gælder for internationale sendinger, når der er taget forbehold fra den fordringsberettigedes side, men godset først genfindes mere end et år efter erstatningens udbetaling.

Endvidere er det en forudsætning, at den fordringsberettigede har fået udbetalt erstatning. Er dette ikke tilfældet, fordi han ingen erstatning har krævet, eller fordi hans krav er blevet afvist af jernbanen, kommer art. 30 (§ 42) ikke til anvendelse, og han kan da indtil udløbet af forældelsesfristen forlange sig godset udleveret.

Ifølge IOG art. 30 § 4 sker jernbanens råden over godset efter lovene og reglementerne i den stat, hvorunder den hører. Herved forstås den jernbane, på hvis område godset er fundet, uanset om det måtte være en anden jernbane, der har udbetalt erstatningen.

**Begrænsning af ansvaret for vægttab.**

(IOG art. 31, L § 39)

1. Reglen i IOG art. 31, L § 39, tangerer ansvarsfrihedsbestemmelsen i art. 28 § 1 d) (L § 38, stk. 1 d), eftersom den også omhandler gods, der er særligt udsat for skade på grund af sin særlige beskaffenhed. Forskellen mellem de to bestemmelser må søges dels i, at de godsarter, der omhandles i art. 31 (L § 39), ikke alene er særligt udsat for skade, men på grund af deres beskaffenhed altid selv ved ganske ordinær jernbanebefordring må regnes at undergå vægttab, og dels deri, at jernbanen ved de i art. 31 (L § 39) nævnte varer er endnu gunstigere stillet i bevismæssig henseende, idet den ikke — som efter art. 28 (L § 38) — behøver at påvise, at vægttabet kan skyldes godsets naturlige beskaffenhed.

2. Forudsætningen for, at formodningen for jernbanens ansvarsfrihed kan gøres gældende, er:

- a) at der er opstået et vægttab,
- b) at godsets tab i vægt er en normal forekomst ved jernbanebefordringen, og
- c) at det skal være en følge af godsets naturlige beskaffenhed.

ad a): Hvis det drejer sig om anden skade end vægttab, er det art. 28 § 1 d) (L § 38, stk. 1 d) eller eventuelt art. 27 § 2 (L § 37, stk. 1), der kommer i betragtning.

ad b): Varer, der vel ofte lider vægttab under befordringen, men erfaringsmæssigt dog ikke normalt, falder ikke ind herunder, og heller ikke vægttab, der skyldes unormal befordring.

ad c): Når tabet ikke er en absolut og udelukkende følge af godsets naturlige beskaffenhed, men også af andre omstændigheder, som f. eks. mangelfuld embal-



lering eller dårlig læsning etc., kommer bestemmelsen ikke til anvendelse, men i givet fald vil jernbanen kunne påberåbe sig art. 28 § 1 a) —c) eller art. 27 § 2 (L § 38, stk. 1 a—c, eller § 37, stk. 1).

Under godsets naturlige beskaffenhed må også dets emballering tages i betragtning, idet teoretisk enhver godsart vil kunne emballeres således, at den er fuldstændigt beskyttet mod tab. Der kan kun regnes med den emballage, som er økonomisk rimelig og forsvarlig.

*Normalstørrelsen af naturligt væggtab.*

(IOG art. 31 § 1, L § 39, stk. 1)

3. Ved udarbejdelsen af IOG har man fundet det vanskeligt i hvert enkelt tilfælde at fastslå, hvad der må anses for normalt væggtab. For at undgå de heraf flydende vanskeligheder har man derfor givet visse bestemte normer, idet det normale væggtab ved IOG art. 31 § 1 for flydende og fugtige varer samt nogle nærmere betegnede tørre godsarter er sat til 2 % af vægten og for andet tørt gods, der ligeledes er genstand for væggtab under befordringen, til 1 %. En tilsvarende bestemmelse fandtes i den tidligere takstlov, men blev ved Statsbaneloven ændret til den nuværende affattelse, at jernbanen ikke er ansvarlig for det væggtab, der må henregnes under regelmæssigt væggtab, med den begrundelse, at det har vist sig at være unødvendigt i loven at fastsætte bestemte procentsatser for de forskellige varer.

IOG siger intet om, hvorvidt de angivne procentsatser skal regnes af sendingens brutto- eller nettovægt. Da nettovægten ofte vanskeligt kan fastslås, antages bestemmelsen at referere sig til sendingernes bruttovægt.

IOG art. 31 og L § 39 kommer kun til anvendelse, hvis vægten af godset er fastslået eller verificeret af jernbanen ved indleveringen eller undervejs; afsendens egen angivelse af vægten i fragtbrevet udgør ikke

noget bevis mod jernbanen, hvis den ikke er verificeret af denne, og når dette ikke er sket, kan et væggtab ikke konstateres.

Efter IOG art. 31 er jernbanen fri for ansvar for væggtab med de angivne procentsatser, selv om væggtabet overstiger disse. Er der således konstateret et væggtab på en fugtig vare på 6 %, er jernbanen i kraft af art. 31 forlods fri for ansvar for de første 2 %; for de øvrige 4 % er jernbanen ansvarlig, med mindre den efter art. 28 og art. 27 § 2 også kan frigøre sig for ansvar for disse.

De i IOG fastsatte procentsatser er et gennemsnit uafhængigt af transportlængden og -tiden; da Statsbaneloven ikke har sådanne faste satser, må der i indenlandsk trafik ved skønnet over det normale væggtabs størrelse tages hensyn til disse faktorer.

*Udelukkelse af begrænsning af ansvaret.*

(IOG art. 31 § 2, L § 39, stk. 2)

4. Bevisbyrdefordelingen er ordnet således:

I international trafik skal jernbanen, med mindre det drejer sig om de i art. 31 § 1 specielt angivne varearter, godtgøre, at den pågældende vare efter sin ejendommelige naturlige beskaffenhed som regel vil tabe i vægt under befordringen.

I indenlandsk trafik, hvor en specifikation af godsarter er undladt, må jernbanen i hvert enkelt tilfælde godtgøre for det første, at det drejer sig om en vare, der efter sin naturlige beskaffenhed i reglen vil tabe i vægt under befordringen, og dernæst, hvad der for den pågældende vare og den i betragtning kommende transportafstand og -varighed må anses for normalt væggtab.

Den herved begrundede formodning i jernbanens favør kan afkræftes af den fordringsberettigede, når han påviser — efter IOG art. 31 § 2 — at tabet efter de foreliggende omstændigheder ikke er en følge af sådanne



årsager, der gør det berettiget at foretage det nævnte procentfradrag, eller — efter L § 39, stk. 2 — at tabet efter de foreliggende omstændigheder ikke er en følge af godsets natur, eller at der på grund af godsets natur eller tilfældets særlige beskaffenhed må regnes med et mindre vægttab end sædvanligt.

Der er intet til hinder for, at jernbanen søger at godtgøre, at et større vægttab end det i IOG art. 31 forudsete skyldes godsets naturlige beskaffenhed, men den må i så fald støtte sin påstand på art. 28 § 1 d).

*Beregning af vægttabet, når en sending består af flere stykker gods.*

(IOG art. 31 § 3)

5. Speciel for IOG er reglen i art. 31 § 3, der omhandler det tilfælde, at flere kolli befordres med samme fragtbrev, og de enkelte kollis vægt på indleveringstidspunktet er fastslået i fragtbrevet eller kan konstateres på anden måde. I så fald regnes procentfradraget særskilt for hvert kollo.

*Intet fradrag for vægttab, når godset er gået helt tabt.*

(IOG art. 31 § 4, L § 39, stk. 3)

6. Når gods er gået fuldstændig tabt, kan der ikke gøres noget fradrag for vægttab. Heraf følger modsætningsvis, at fradrag er tilladt ved delvist tab.

Når enkelte kolli er gået tabt, kan der ske fradrag for vægttab for de i behold værende kolli, men ikke for de manglende. Hvis vægten af de enkelte kolli ikke er fastslået på indleveringstidspunktet, vil det være vanskeligt at fastslå, hvilken del af vægttabet der falder på de manglende kolli og hvilken på de i behold værende.

Når en del af en sending mangler, men denne mang-

lende del ikke udgør et kollo (f. eks. ved styrtegoods), er det ikke muligt at afgøre, hvilken del af vægttabet der skyldes det naturlige svind under transporten, og hvilken del der har andre årsager. I sådanne tilfælde er fradrag berettiget, med mindre den fordringsberettigede beviser, at vægttabet under de foreliggende omstændigheder ikke skyldes det forhold, der berettiger fradraget.

**Erstatningens størrelse ved beskadigelse af gods.**

(IOG art. 32, L § 43)

1. Når en sending fuldstændigt mangler, foreligger der selvsagt bortkomst (totalt tab), og når den fuldstændigt er tilstede, men forringet i værdi på grund af en indtrådt skade, foreligger der beskadigelse. Når kun en del af sendingen er i behold (i beskadiget eller ubeskadiget tilstand), medens den øvrige del mangler, kan der blive tale om to synspunkter:

a) Hvis de enkelte dele af den oprindelige sending er uafhængige af hinanden i den forstand, at sendingen som helhed genvinder sin værdi ved tilkøb af dele svarende til de manglende, må forholdet naturligt betragtes udelukkende som delvist tab (bortkomst). Hvis der yderligere foreligger skade på den i behold værende del af sendingen, må denne skade da uafhængigt af manglen betragtes for sig som en beskadigelse.

b) Hvis derimod samtlige dele af sendingen udgør en helhed, og manglen af enkelte dele ikke uden videre kan afhjælpes ved anskaffelse af tilsvarende dele (f. eks. et særpræget spisestel), og den resterende del således vil være varigt forringet i værdi ved manglen, ligger det nærmest at betragte tilfældet som værdiforringelse (beskadigelse) af hele sendingen.

Tilsvarende spørgsmål opstår, hvor hele sendingen er tilstede, men med skade kun på en del af den. Er



den beskadigede del en integrerende del af helheden, således at dens beskadigelse faktisk betyder en forringelse af hele sendingens værdi (jfr. ovennævnte eksempel med det særprægede spisestel), eller medfører skaden på en del af sendingen væsentlig større udgifter til reparation end selve anskaffelsesværdien af dele til erstatning for de beskadigede (f. eks. når beskadigelse af en enkelt del af en maskine nødvendiggør dens adskillelse og større svejsearbejde), er det naturligt at betragte tilfældet som beskadigelse af hele sendingen. Hvis derimod den skadelidte del kan erstattes med en anden, uden at det medfører væsentligt besvær eller omkostninger ud over selve anskaffelsesværdien for denne erstatningsdel, må tilfældet behandles som beskadigelse af alene den direkte ramte del.

Denne sontring kan få betydning ved fastsættelse af maksimum for erstatningens størrelse, se nedenfor.

2. IOG art. 32 fastslår, at der i tilfælde af beskadigelse af gods skal betales det til godsets værdiforringelse svarende beløb uden nogen yderligere erstatning, og efter L § 43 skal der ydes fuld erstatning for den værdiforringelse, som godset har lidt. Udover godtgørelse for selve værdiforringelsen har den erstatningsberettigede intet krav (f. eks. ikke på afsavnsgodtgørelse), medmindre der er tegnet interesse i afleveringen, eller der foreligger forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side.

Forskellen mellem værdien af godset i ubeskadiget stand og den værdi, det har efter beskadigelsen, udgør værdiforringelsen (skadesprocenten).

Herved frembyder sig imidlertid den vanskelighed, at godsets værdi i ubeskadiget stand ikke kan fastslås nøjagtigt på bestemmelsesstedet, når skaden først er sket, og at jernbanen derfor kun kan holde sig til værdien på afsendelsesstedet, således som den kan dokumenteres, eventuelt ved faktura, medens den vurdering af godset, der fastsætter værdien i beskadiget stand,

først sker på bestemmelsesstationen og på grundlag af de der gældende priser, der må forudsættes at være højere end på afsendelsesstedet.

IOG og L løser ikke dette spørgsmål, og der er om dette meget delte meninger blandt kommentatorerne til IOG. Den mest rimelige af de foreslåede løsninger går ud på, at man som godsets værdi i ubeskadiget stand tager dets værdi på afsendelsesstedet med tillæg af de påløbne transportomkostninger og fastsætter værdiforringelsen som forholdet mellem værdien af det beskadigede gods på afleveringsstedet og -tiden og værdien af ubeskadiget gods af samme art og kvalitet på samme sted og tid. (Eks.: værdi på afsendelsesstedet 70, fragt m. v. 10, værdi på bestemmelsesstedet i beskadiget stand 30 og i uskadt stand 100, værdiforringelse altså  $7/10$ ; erstatningen bliver da  $7/10 (70 + 10) = 56$ ).

Såfremt hele sendingen er forringet i værdi ved beskadigelsen, kan erstatningen efter IOG ikke overstige det beløb, som skulle have været betalt ved fuldstændigt tab, og hvis kun en del af sendingen er forringet i værdi, ikke det beløb, som skulle have været betalt, hvis den værdiforringede del var gået tabt. Herved tages bl. a. hensyn til den maksimalerstatning, der er fastsat for helt eller delvist tab i art. 29. L begrænser direkte erstatningen til maksimalt 25 kr. pr. kg af vægten af den del af sendingen, der er forringet i værdi ved beskadigelsen, idet det naturligvis også her er meningen, at den erstatningsberettigede ikke skal have et større krav på erstatning for en beskadigelse, end han ville have fået, hvis det beskadigede gods var gået helt tabt.



**Erstatningens størrelse ved forsinket levering.**

(IOG art. 33, L § 46, stk. 1)

*Uden påvisning af skade.*

(IOG art. 33 § 1, L § 46, stk. 1)

1. Ved overskridelse af leveringsfristen skal jernbanen på forlangende betale den fordringsberettigede en erstatning, der efter Statsbanelovens § 46, stk. 1, uanset fristoverskridelsens størrelse udgør den halve fragt, og efter IOG art. 33 § 1 en tiendedel af fragten for hver påbegyndt tiendedel, hvormed fristen er overskredet, dog ikke udover halvdelen af fragten.

Ved »fragt« forstås her selve fragten, men ikke påløbne biindtægter.

For at opnå denne erstatning skal den fordringsberettigede kun godtgøre, at leveringsfristen er overskredet og (i international trafik) hvor meget, men skal ikke påvise, om han har lidt noget tab derved. Jernbanen kan kun frigøre sig for erstatningsbetalingen ved at bevise, at forsinkelsen skyldes forhold, den ikke bærer ansvaret for (IOG art. 27 § 3, L § 45).

*Ud påvisning af skade.*

(IOG art. 33 § 2, L § 46, stk. 1)

2. Når den fordringsberettigede påviser, at der er opstået en skade som følge af overskridelsen af leveringsfristen, kan han få denne dækket, men dog ikke med et større beløb end fragten. Udtrykket fragt forstås herved i samme snævre betydning som nævnt under punkt 1.

Det beløb, der kan tilkomme den fordringsberettigede efter den i punkt 1 omtalte regel, danner altid minimum for erstatningen.

I modsætning til, hvad der ellers er tilfældet ved erstatninger efter IOG og L, ydes der her ikke alene

godtgørelse for objektiv skade, men også for den subjektive, d.v.s. at der også ydes godtgørelse for tab af avance m. v. Skaden (tabet) kan f. eks. skyldes, at varens pris er faldet i den tid, forsinkelsen har varet, eller at varen er blevet ukurant, eller at adressaten ikke mere har brug for den, og den derfor må realiseres til nedsat pris o.s.v. Skaden kan også bestå i, at godset er blevet fordærvet på grund af forsinkelsen.

I de heromhandlede tilfælde skal den fordringsberettigede foruden overskridelsen af leveringsfristen påvise, at der er sket en skade (opstået et tab), og dernæst, at der er den fornødne årsagsforbindelse mellem skaden (tabet) og overskridelsen af leveringsfristen. Kan han ikke påvise en sådan årsagsforbindelse, må han nøjes med godtgørelse som nævnt i punkt 1.

Jernbanen kan også i disse tilfælde frigøre sig for sin erstatningspligt, når betingelserne herfor efter IOG art. 27 § 3 og L § 45 foreligger.

*Ud tab eller beskadigelse og samtidig overskridelse af leveringsfristen.*

(IOG art. 33 § 3)

3. Om muligheden for at forlange erstatning for forsinket levering ved siden af erstatning for helt eller delvist tab eller beskadigelse af godset gælder efter IOG følgende:

a. Når godset er gået fuldstændig tabt, kan der ikke i noget tilfælde kræves erstatning for forsinket levering, altså heller ikke i de tilfælde, hvor jernbanen er ansvarsfri for godsets tab.

b. Ved delvist tab af godset kan der ved siden af erstatning for det bortkomne forlanges godtgørelse for forsinket levering af den i behold værende del, for så vidt denne indgår efter udløbet af leveringsfristen.

c. Når gods indgår i beskadiget tilstand efter udløbet



af leveringsfristen, kan der rejses krav på erstatning såvel for skaden som for forsinkelsen. Hvis jernbanen yder erstatning for skaden efter de herfor gældende regler, kan der kun ydes godtgørelse for overskridelse af leveringsfristen efter art. 33 § 1 (L § 46, stk. 1, 1. punktum), idet den fordringsberettigede ikke kan påberåbe sig skaden to gange ved foruden almindelig erstatning for denne at forlange den højere godtgørelse for forsinkelse efter art. 33 § 2 (L § 46, stk. 1, 2. punktum).

d. Hvis der for en sendings vedkommende foreligger både tab af en del af den, skade på en anden del og forsinket levering af det i behold værende, kan der blive tale om erstatning på tre forskellige grundlag ved siden af hinanden (tab, skade og forsinkelse).

I intet af de under b-d nævnte tilfælde kan de sammenlagte erstatninger overstige den erstatning, der skulle være ydet, hvis sendingen var totalt gået tabt.

De samme synspunkter må — uanset manglen af tilsvarende regler i Statsbaneloven — komme til anvendelse indenfor dennes område.

#### **Begrænsning af erstatningen ved visse tariffer.**

(IOG art. 34)

1. Efter art. 34 i IOG kan jernbanen, når den indrømmer særlige befodringsbestemmelser (sær- eller undtagelsestariffer), som medfører en nedsættelse i den efter de ordinære bestemmelser (almindelige tariffer) regnede samlede fragt, begrænse den erstatning, der ydes i tilfælde af beskadigelse, tab eller forsinkelse, ved at fastsætte et højeste beløb for erstatningen.

De særlige befodringsbestemmelser behøver ikke udtrykkeligt at være betegnet som særtarif (specialtarif) eller undtagelsestarif. Det afgørende er, om de kun

kommer til anvendelse på visse betingelser og giver en fragtnedsættelse i forhold til de ordinære tariffer. Derfor må forudsætningen for, at en tarif kan betegnes som særtarif i denne relation, være, at der findes ordinære tariffer, der kommer til anvendelse, hvis forsenderen ikke har udtrykt ønske om nedsat tarif og dermed underkastet sig bestemmelserne om nedsat erstatning. Begrænsning af erstatningen kan således ikke gøres i forbindelse med aldrig så lave takster, hvis der ikke findes andre, alment tilgængelige tariffer for vedkommende vare og stationsforbindelse.

En begrænsning af erstatningen er betinget af, at specialtariffen giver en nedsættelse i forhold til den samlede fragt. Det kræves derfor ikke, at alle i befodrningen deltagende baner giver fragtnedsættelse, men kun, at den samlede fragt efter specialtariffen bliver lavere end den samlede fragt efter de ordinære tariffer.

2. Jernbanen kan ikke i medfør af art. 34 begrænse de tilfælde, i hvilke den efter de almindelige regler hæfter, eller ændre bevisbyrdereglerne. Begrænsningen kan kun gå ud på at reducere den på det normale grundlag fastsatte erstatning til et nærmere fastsat maksimum. Dette kan ikke sættes lig nul, men det kan fastsættes så lavt, at det reelt betyder det samme.

Ved helt eller delvist tab af godset regnes erstatningen ud efter den almindelige regel i art. 29, idet det i specialtariffen fastsatte lavere maksimum træder i stedet for det i art. 29 angivne på 100 frcs. pr. kg. Er den efter art. 29 regnede erstatning lavere end specialtariffens maksimum, ydes der således fuld erstatning; er den højere, ydes der kun en til dette maksimum svarende erstatning. De beløb, der efter art. 29, 2. stk., yderligere skal erstattes (betalt fragt, toldafgifter og andre omkostninger i anledning af befodrningen), reduceres ikke af erstatningsbegrænsningen.

Ved skader opgøres erstatningen på normal måde efter art. 32, og hvis den således opgjorte erstatning over-



stiger det i specialtariffen fastsatte maksimum, erstattes kun dette. Dette gælder, hvadenten hele sendingen eller kun en del af den er forringet i værdi.

Ved overskridelse af leveringsfristen regnes erstatningen efter art. 33 § 1 eller § 2, men det beløb, som jernbanen skal betale, kan ikke overstige det i medfør af art. 34 fastsatte maksimum.

Som det fremgår af art. 35 og 36, kan der, når der er tegnet interesse i aflevering, eller der foreligger forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side, blive tale om en erstatning, der overstiger det efter art. 34 fastsatte maksimum.

3. Når en begrænsning af erstatningens størrelse er fastsat ved en tarif, der kun er anvendt på en del af befordringsstrækningen, indtræder begrænsningen ifølge artiklens 2. stk. kun, når det forhold, der medfører erstatningen, er indtrådt på denne del af strækningen. Hvis det til erstatning forpligtende forhold kan bevises at være indtrådt på en anden del af befordringsstrækningen, eller det ikke kan fastslås, på hvilken delstrækning skaden er opstået, kan den fordringsberettigede altså forlange fuld erstatning.

4. Bevisbyrden for, at det skadevoldende forhold er indtrådt på den strækning, på hvilken specialtariffen gælder, påhviler jernbanen. Kan denne ikke præstere et sådant bevis, kommer erstatningsbegrænsningen ikke til anvendelse. Ved tab eller skade føres beviset ved hjælp af de foretagne konstateringer (protokol m. v.) Ved overskridelse af leveringsfristen må den samlede leveringsfrist fordeles på de deltagende baner efter reglen i art. 49 § 2, og det må derefter ved sammenligning af de således fordelte leveringsfrister med de faktiske befordringstider på de enkelte strækninger konstateres, hvor forsinkelsen er sket.

5. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i Statsbaneloven. Dennes hjemmel til at fastsætte undtagelses-

tariffer findes i afsnittet om betalingen for befordringen (§ 54, stk. 4), og det må derfor antages, at der kun tages sigte på afvigelser fra de ordinære befordringsbestemmelser i rent takstmæssig henseende. I mangel af udtrykkelig hjemmel i lovens afsnit om jernbanens ansvar vil der således næppe i indenlandsk trafik kunne indføres specialtariffer med begrænsning af erstatningens størrelse.

#### **Deklaration om interesse i afleveringen.**

(IOG art. 35, L §§ 44 og 46, 2. stk.)

1. Ved at tegne interesse i afleveringen kan forsenderne sikre sig godtgørelse for tab, som jernbanen ikke efter de almindelige erstatningsregler skal erstatte. Dette har bl. a. betydning,

når man vil dække tab af avance og anden subjektiv skade,

når man for værdifuldt gods vil sikre sig fuld erstatning ud over det normale maksimum,

når man ved overskridelse af leveringsfristen vil dække skader, der overstiger det normale maksimum (den betalte fragts beløb).

Tegning af interesse i afleveringen medfører ikke nogen udvidelse af området for de tilfælde, i hvilke jernbanen hæfter, men betyder, at der i de tilfælde, hvor jernbanen også uden tegning af interesse ville være erstatningspligtig, kan ydes en højere erstatning.

Ved forsinket levering omfatter den tegnede interesse hele det beløb, der kan forlanges i erstatning. Ved tab eller skade betegner den det beløb, som kan ydes ud over den normale erstatning. Såfremt afsenderen tegner interesse i aflevering med henblik på tab eller beskadigelse af godset, kan han således begrænse det tegnede beløb til, hvad han ønsker at opnå ud over



den normale erstatning (eventuelt den efter art. 34 i IOG reducerede erstatning).

2. Ved overskridelse af leveringsfristen påhviler det den fordringsberettigede at bevise, at dette er tilfældet, samt at der er tegnet interesse i afleveringen, hvilket sidste bevises ved forelæggelse af fragtbrevet. Hvis der påberåbes en skade, skal han påvise denne og godtgøre dens årsagsforbindelse med forsinkelsen. Der er her tale om såvel objektiv som subjektiv skade (tabt fortjeneste o.s.v.). Jernbanen kan frigøre sig ved at bevise, at den er uden ansvar for forsinkelsen.

Ved helt eller delvist tab eller skade skal den fordringsberettigede bevise, at der er tegnet interesse i afleveringen, at der foreligger en skade, og at denne ikke dækkes af den normale erstatning.

*Grundsætning; møntsort.*

(IOG art. 35 § 1, L § 44)

3. Deklaration om interesse i afleveringen skal anføres i fragtbrevet (IOG art. 6 § 6 k, L § 21, stk. 2). Da den pågældende rubrik i fragtbrevet forudsætter, at beløbet angives med bogstaver, opstår spørgsmålet, hvilken virkning det har, at det angives alene med tal eller angives uden for rubriken.

Nogle mener, at jernbanen i så fald kan afvise fragtbrevet, men at angivelsen ikke kan betragtes som uvirkelig. Andre mener, at enhver angivelse af interesse, der ikke er anført med bogstaver i den dertil bestemte rubrik, er uvirksom. En tredje anskuelse går ud på, at ikke-iagttagelse af disse formaliteter ikke anfægter gyldigheden af angivelserne.

Jernbanen må i hvert fald være berettiget til at afvise fragtbrevet, hvis angivelsen ikke er sket i den dertil bestemte rubrik med bogstaver. Hvis fragtbrevet alligevel modtages, kommer IOG art. 7 § 1 (L § 22) til

anvendelse. Jernbanen kan anse den ukorrekte angivelse for gældende og forlange gebyret for interessen, men den kan da ikke i erstatningstilfælde påberåbe sig angivelsens ugyldighed. På den anden side kan jernbanen ikke gøres ansvarlig, hvis den har misforstået en sådan angivelse og ikke har efterkommet den.

4. I international trafik skal interessebeløbet anføres i afsendelseslandets mønt, i guldfrancs eller i en anden ved tariffene fastsat valuta. Denne ret for afsenderen til at vælge mellem de tilladte møntsorter kan ikke begrænses ved tariffene.

*Gebyr.*

(IOG art. 35 § 2, L § 44, stk. 5)

5. Gebyret for tegning af interesse behandles som et hvilket som helst andet beløb, der belastes sendingen.

Hvis jernbanen forsømmer at regne gebyret, er afsenderens deklaration af interesse alligevel gyldig.

*Størrelsen af erstatningen ved overskridelse af leveringsfristen.*

(IOG art. 35 § 3, L 46, stk. 2)

6. Ved overskridelse af leveringsfristen må der, når der er tegnet interesse i aflevering, ligesom når dette ikke er tilfældet, sondres mellem, om der er påvist en ved forsinkelsen opstået skade eller ikke.

a) Når det ikke er påvist, at der ved forsinkelsen er opstået nogen skade, kan der, når interesse i aflevering er tegnet, for overskridelse af leveringsfristen fordres ialt det dobbelte af de ved IOG art. 33 § 1 henholdsvis L § 46, stk. 1, 1. punktum, fastsatte beløb. Godtgørelsen kan dog ikke overstige den tegnede interesse.

b) Når det påvises, at der er opstået en skade ved



overskridelsen af leveringsfristen, og der er tegnet interesse i aflevering, ydes der erstatning for skaden, dog ikke ud over det tegnede interessebeløb.

c) Når den forsinkede levering skyldes forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side (IOG art. 36, L § 47), er maksimum for erstatningen det dobbelte af den tegnede interesse.

*Størrelsen af erstatningen ved tab eller beskadigelse.*

(IOG art. 35 § 4, L § 44, stk. 1)

7. I tilfælde af tab eller skade kan der, når interesse i aflevering er tegnet, ud over den normale erstatning fordres godtgørelse af det opståede tab (objektivt og subjektivt), som ikke er dækket herved, idet denne yderligere godtgørelse dog ikke kan overstige det tegnede beløb.

Ved delvist tab eller skade kan der fordres fuld erstatning indtil størrelsen af det tegnede beløb, og der bliver således ikke tale om at reducere den supplerende erstatning efter forholdet mellem det opståede tab og tabet ved total bortkomst.

I tilfælde af forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side kan erstatningen udgøre indtil det dobbelte af det tegnede interessebeløb.

*Størrelsen af erstatningen ved delvist tab eller beskadigelse og samtidig overskridelse af leveringsfristen.*

(IOG art. 35 § 5)

8. Hvis der samtidig foreligger beskadigelse eller delvist tab af godset og overskridelse af leveringsfristen, kan den samlede supplerende erstatning ikke overstige det tegnede interessebeløb. Ved totalt tab af godset bliver der aldrig tale om samtidig erstatning for overskridelse af leveringsfristen.

**Erstatningens størrelse i tilfælde af forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side.**

(IOG art. 36, L § 47)

1. I alle tilfælde, hvor helt eller delvist tab, beskadigelse eller overskridelse af leveringsfristen skyldes forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side, skal der ydes fuld erstatning for den påviste skade med indtil det dobbelte af de i artiklerne 29, 32, 33, 34 og 35 (§§ 41, 43, 44 og 46) anførte højeste beløb.

Denne bestemmelse er et kompromis mellem den opfattelse, at der, når en skade skyldes grove fejl fra jernbanens side, bør ydes fuld erstatning efter de almindelige erstatningsregler, og den opfattelse, hvorefter et sådant ansvar ville være for byrdefuldt for jernbanen, når det drejer sig om meget værdifuldt gods, så meget mere som forsenderen altid har mulighed for at sikre sin interesse fuldt ud ved at tegne interesse i aflevering eller transportforsikring af gods.

Art. 36 (§ 47) vedrører kun erstatninger, der ydes i henhold til de udtrykkeligt nævnte artikler og paragrafer (helt eller delvist tab, beskadigelse eller overskridelse af leveringsfristen). Erstatninger for andre fejl begået af jernbanen under udførelse af fragtkontrakten, f. eks. undladelse af at give påbudte underretninger eller urigtig udførelse af afsenderens dispositioner, bedømmes ikke efter art. 36 (§ 47), men efter de almindelige erstatningsprincipper i det pågældende lands nationale lovgivning.

2. Forsæt eller grov uagtsomhed skaber ikke i sig selv noget nyt ansvarsgrundlag og udvider således ikke omfanget af jernbanens ansvar på anden måde end ved at bevirke en forhøjelse af den erstatning, som af andre grunde skal ydes efter bestemmelserne i IOG eller L. Noget andet er, at tilstedeværelsen af forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side ofte vil afskære den fra at påberåbe sig de grunde, som ellers ville fritage den for ansvar.



Foreligger der ved siden af forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side en fejl fra den rådighedsberettigede (f. eks. når jernbanen handler efter en disposition fra afsenderen, der ikke er givet på forskriftsmæssig måde), kan der være anledning til at fordele ansvaret. Hvis der ved siden af en grov fejl fra jernbanens side foreligger et forhold, der har karakteren af force majeure, kan jernbanen helt fritages for ansvar, såfremt den indtrådte force majeure ville have forvoldt skaden uanset jernbanens fejl.

3. Grænsen mellem den grove uagtsomhed, der medfører højere erstatningsansvar for jernbanen, og de former af uagtsomhed, der ikke har denne virkning, må i sidste instans drages af domstolene<sup>1)</sup>. Herved må begrebet »grov uagtsomhed« ses på baggrund af de normale vilkår for jernbanetransport, idet der ved udførelsen af de normale jernbanearbejder selv med den efter forholdene mulige påpasselighed kan ske uheld, og uheld derfor ikke uden videre kan karakteriseres som »grov uagtsomhed«. Bl. a. medfører jernbanebefordringen, at godset ikke kan være under permanent bevogtning og under omlæsning må anbringes på steder, der er tilgængelige for uvedkommende; tyveri af gods under sådanne omstændigheder vil derfor ikke kunne tilregnes jernbanen som »grov uagtsomhed«, medmindre anbringelsen af godset med hensyn til varighed og sted må betegnes som ganske unormal og ikke sagligt begrundet.

4. Den fulde erstatning, som her hjemles, omfatter både objektiv og subjektiv skade.

<sup>1)</sup> HSD i UFR 1918—838: En prøvekasse, der var sendt som ilgods fra Grenaa til Nykøbing Fl, blev af en fejltagelse sendt til Nykøbing Sjælland og ankom først efter 8 dage til Nykøbing Fl. Da kassen ved afsendelsen havde været solidt og forsvarligt mærket, og intet var oplyst, der kunne fritage jernbanen for ansvar, fandtes denne at måtte erstatte den ved leveringsfristens overskridelse voldte skade efter lovens § 47 og ikke blot efter § 46.

a) Ved helt eller delvist tab af godset kan den ikke overstige 200 frcs. (50 kr.) pr. bruttokilogram af det manglende. Fragtomkostninger m. v. som nævnt i art. 29, 2. stk. (§ 41, sidste punktum) godtgøres yderligere, men ikke med mere end deres virkelige beløb (altså uden fordobling). Er der tegnet interesse i aflevering, er maksimum det dobbelte af summen af det efter art. 29 (§ 41) regnede erstatningsbeløb og det tegnede interessebeløb (det er altså ikke alene det sidste, der fordobles).

b) Ved beskadigelse kan erstatningen ikke overstige 200 frcs. (50 kr.) pr. bruttokilogram af den del af sendingen, der er forringet i værdi. Er der tegnet interesse i aflevering, er maksimum det dobbelte af summen af det efter art. 32 (§ 43) regnede erstatningsbeløb og interessebeløbet.

c) Ved overskridelse af leveringsfristen, uden at nogen skade kan påvises, forhøjes erstatningen efter IOG art. 33 § 1, L § 46, stk. 1, 1. punktum, ikke, selv om der foreligger forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side.

Påvises der en skade som følge af leveringsfristens overskridelse, er maksimum det til den dobbelte fragtsvarende beløb eller — når der er tegnet interesse i aflevering — det dobbelte af det tegnede beløb.

d) Når erstatningen er begrænset i henhold til IOG art. 34, forhøjes erstatningen til det dobbelte af det maksimum, der er fastsat i den pågældende specialtarif.

5. Vil den fordringsberettigede forlange erstatningen fastsat efter art. 36 (§ 47), må han bevise, at der foreligger:

a) Helt eller delvist tab eller skade på godset eller forsinket levering. Dette bevis føres på samme måde som ellers, når erstatning fordres;



b) et forhold fra jernbanens side, der kan tilregnes den som forsæt eller grov uagtsomhed. Lige hermed stilles de i praksis langt hyppigere tilfælde, hvor det er jernbanens folk, der har udvist forsæt eller grov uagtsomhed (IOG art. 39 og L § 3);

c) tilstrækkelig årsagsforbindelse mellem det forsætlige eller groft uagtsomme forhold fra jernbanens side og den påberåbte skade eller forsinkelse. Et fuldstændigt bevis på dette punkt vil sjældent kunne etableres, idet den fordringsberettigede jo ikke har kunnet følge godsets transport, og man må derfor som oftest nøjes med de indicier, som fremgår af de konstaterede omstændigheder.

#### **Forrentning af erstatningsbeløb.**

(IOG art. 37)

1. Reglen i IOG art. 37, hvorefter fordringshaveren kan forlange 6 % rente af det ham tilkommende erstatningsbeløb, antages at omfatte alle beløb, som jernbanen ifølge fragtoverenskomsten er skyldig, med undtagelse af de beløb, for hvilke der i IOG art. 18 § 4 og 19 § 2 findes særlige bestemmelser.

Rente kan dog kun forlanges, såfremt fordringen overstiger 10 guldfrancs pr. fragtbrev. Omfatter et krav flere fragtbreve, kan der kun forlanges rente for de fragtbrevs vedkommende, for hvilke kravet overstiger 10 francs.

Jernbanen yder kun rente, når det udtrykkeligt forlanges af den fordringsberettigede. Forlangende om rente kan fremsættes sammen med det egentlige krav eller særskilt, eventuelt først efter afgørelsen af erstatningskravet, men inden udløbet af forældelsesfristen.

Renten er altid 6 %, uanset om lovgivningen i det pågældende land måtte have fastsat en højere eller lavere rente i handelsforhold.

2. Renterne løber fra dagen for indgivelsen af den i art. 40 omhandlede reklamation, forudsat at denne er behørig, eller fra dagen for indledning af retslige skridt. De enkelte landes lovgivninger afgør, hvad der skal forstås herved; her i landet må forstås indlevering af stævning til retten.

Renterne løber fra den nævnte dag, selv om forlangendet om renter først er fremsat senere end hovedkravet, jfr. punkt 1.

3. Statsbaneloven indeholder ingen tilsvarende bestemmelse.

#### **Tilbagebetaling af erstatningsbeløb.**

(IOG art. 38)

1. IOG art. 38 må antages at omfatte alle erstatninger, der vedrører fragtoverenskomsten, men ikke fragteløb.

Kravet om, at en med urette oppebåren erstatning skal tilbagebetales, kan jernbanen selvfølgelig søge gennemført ad rettens vej uden bestemmelsen i artiklens første stykke, men dette er medtaget for at danne den naturlige baggrund for bestemmelsen i andet stykke.

For at gennemføre tilbagebetaling af et erstatningsbeløb må jernbanen bevise, at medkontrahtenten (afsender eller modtager) har fået en erstatning, og at han har oppebåret den (helt eller delvist) med urette.

2. I tilfælde af bedrageri har jernbanen foruden det urigtigt udbetalte erstatningsbeløb krav på et beløb af samme størrelse som konventionalbod.

Forudsætningen for dette krav er, at der faktisk er udbetalt en erstatning (et forsøg på bedrageri er ikke nok),



at den, der har fået erstatningen udbetalt, har oppebåret den helt eller delvist med urette, og at erstatningen er opnået ved bedrageri.

Et bedrageri kan kun påberåbes af jernbanen, når det er begået af den, der har oppebåret erstatningen, eller når det er begået af en anden med hans vidende.

Jernbanens krav er uafhængigt af, om sagen forfølges strafferetsligt eller ikke.

3. Kravet på tilbagebetaling af erstatning forældes efter et år, men når der foreligger det i art. 38 omhandlede tilfælde af bedrageri, først efter 3 års forløb (art. 45 § 1). Forældelsesfristen må løbe fra den dag, da jernbanen har betalt erstatningen.

4. Statsbaneloven indeholder ingen til 2. stk. i art. 38 svarende regel.

#### **Jernbanens ansvar for sit personale.**

(IOG art. 39, L § 3)

##### *Efter IOG*

1. Efter IOG art. 39, 1. stk., hæfter jernbanen for sit personale og for andre personer, som den anvender ved udførelsen af en af den overtagne befordring.

Dette ansvar er ikke begrænset til jernbanens ansvar som fragtfører efter art. 27—36. En regel som den i art. 39 udtrykte ville med en sådan begrænsning være uden større betydning, da jernbanens ansvar efter disse artikler er generelt og ikke lægger vægt på årsagerne i de enkelte tilfælde (om det drejer sig om handlinger begået af personalet eller af udenforstående tredjemand eller er en rent hændelig skade, bortset fra tvingende magt). På den anden side omfatter reglen i art. 39 kun ansvaret ifølge fragtkontrakten. Jernbanens ansvar for sit personale i tilfælde, der falder uden for denne, må

bedømmes efter det pågældende lands nationale lovgivning, som dog ofte vil føre til samme resultat<sup>1)</sup>. Bestemmelsens væsentligste betydning er, at den pointerer, at jernbanen ikke inden for fragtkontraktens område kan frigøre sig for ansvar ved at godtgøre, at et forhold ikke kan lægges den selv, men personalet til last.

2. Udtrykket »jernbane« er her kollektivt, således at forstå, at hver enkelt i befordringen deltagende jernbane er ansvarlig for det personale, der på hele strækningen har været anvendt ved befordringens udførelse.

3. Sondringen mellem »personale« og »andre personer, som jernbanen anvender« indikerer ikke, at der skulle være nogen forskel i jernbanens ansvar, eftersom det drejer sig om den ene eller den anden af disse to kategorier, men tilsigter at betone, at bestemmelsen omfatter både det faste tjenstepersonale og den arbejdskraft, der af jernbanen benyttes til udførelse af mere begrænsede opgaver, såsom det vognmandspersonale, der benyttes ved tilbringning af gods, hvor sådan tilbringning er indbefattet i fragtkontrakten.

4. Det må antages, at bestemmelsen kun omfatter ansvar for de handlinger og unladelser, der begås af personalet under selve udførelsen af tjenesten, medens handlinger, der begås af personalet uden for tjenesten, men som influerer på en befordrings udførelse (f. eks. tyveri af gods) i denne relation må betragtes, som om de var begået af en jernbanen uvedkommende tredjemand. Det samme må formentlig også gælde, når uvedkommende vel er i tjeneste, men hans handling ikke har nogen relation til hans medvirken ved udførelsen af den pågældende transport<sup>2)</sup>.

1) Jfr. det nedenfor om den tilsvarende bestemmelse i Statsbaneloven bemærkede.

2) En sådan sondring har praktisk betydning, når det gælder om at afgøre, om der skal ydes dobbelt erstatning bl. a. for tyveri efter IOG art. 36, L § 47.



5. Ved spørgsmålet om, i hvilket omfang jernbanen er ansvarlig for oplysninger, der gives af personalet, må erindres, at art. 39 kun omfatter de handlinger, som foretages af personalet under udøvelsen af deres tjenstlige funktioner, og som udgør led i en fragtkontrakts udførelse. Heraf følger på den ene side, at en jernbanefunktionær, der har til opgave at give oplysninger, der influerer på fragtkontraktens gennemførelse, ved denne sin virksomhed pådrager jernbanen ansvar, og på den anden side, at jernbanen ikke bliver ansvarlig for oplysninger, der gives før afslutningen af en fragtkontrakt eller helt uden forbindelse med en sådan.

Med hensyn til fragtoplysninger gør det forhold sig gældende, at det udelukkende er de offentliggjorte tariffer, der er afgørende, og at disse skal anvendes ensartet over for alle under samme vilkår. En fragtkontrakt kan således kun baseres på disse offentliggjorte tariffer og ikke på andre, eventuelt fejlagtige oplysninger. Herefter skulle jernbanen almindeligvis ikke hæfte for de af personalet givne fragtoplysninger.

6. Undertiden kan det være vanskeligt at afgøre, om en af personalet udført handling er et led i arbejdets udførelse. Når f. eks. personalet i tjenestetiden yder kunderne en hjælp, som jernbanen ikke er pligtig at yde, kan denne hjælp næppe betragtes som et led i tjenesten.

Dette spørgsmål kommer art. 39, 2. stk., nærmere ind på ved at foreskrive, at jernbanens personale, hvis det på anmodning af den interesserede udsteder fragtbreve, udfærdiger oversættelser eller besørger andre forretninger, som jernbanen ikke i henhold til fragtkontrakten er pligtig at udføre, betragtes som handlende i den pågældende persons tjeneste. Det må herved være uden betydning, om der for den pågældende forretning (som f. eks. for udfærdigelse af fragtbreve) af jernbanen er fastsat et gebyr.

Der skal almindeligvis foreligge en anmodning<sup>3)</sup>. På hvilken måde denne er fremsat, er ligegyldigt, men jernbanen må, hvis den vil påberåbe sig ansvarsfrihed, kunne bevise, at den foreligger. Hvis jernbanens personale derimod uden anmodning yder forsenderne bistand af den heromhandlede art, er jernbanen ansvarlig for, hvad personalet herunder foretager sig. Endvidere må det være en forudsætning for jernbanens ansvarsfrihed, at der handles overensstemmende med anmodningen. Hvis vedkommende funktionær foretager andet end det, han er anmodet om, er jernbanen ikke fri for ansvar.<sup>4)</sup>

7. Ved en forsenders anmodning til en jernbanefunktionær om at udføre arbejder som de i art. 39, 2. stk., omhandlede, opstår der et mandatforhold, hvis virkninger må bedømmes efter vedkommende lands lovgivning. Når funktionæren som mandatar udfører sit hverv på urigtig måde, er det mandanten, og ikke jernbanen, der må bære følgerne heraf, men mandanten vil eventuelt kunne holde sig til mandataren og gøre ham ansvarlig for den skade, han har voldt.

#### *Efter Statsbaneloven.*

8. I indenlandsk trafik fastslår den tilsvarende bestemmelse, som findes i Statsbanelovens § 3, at jernbanen er ansvarlig for de handlinger, som under tjene-stens udførelse udøves af de personer, som den benytter.

Da denne bestemmelse ikke som IOG art. 39 er pla-

<sup>3)</sup> Undtagelse gøres ved Fælles Tillægsbestemmelse til IOG art. 39, hvorefter jernbanens folk, når de i embeds medfør foretager en oversættelse til et af de i IOG nævnte sprog, som den rådighedsberettigede i strid med de gældende forskrifter har undladt at tilføje, betragtes som handlende på hans vegne, selv om han ikke har anmodet dem om at foretage denne oversættelse.

<sup>4)</sup> Om jernbanepersonalets medvirken ved på- og aflæsning af gods, som det påhviler afsenderen (modtageren) at foretage, se afsnittet om art. 28, punkt 4.



ceret i afsnittet om jernbanens ansvar som fragtfører, men som en generel bestemmelse i begyndelsen af loven, må den i modsætning til art. 39 antages at omfatte også jernbanens ansvar for personalets handlinger uden for fragtkontraktens ramme, for så vidt de falder under tjenestens udførelse.

9. Udtrykket »under tjenestens udførelse« dækker tydeligere end det tilsvarende udtryk i art. 39 den ovenfor i punkt 4 givne fortolkning af, hvilke handlinger der omfattes af ansvarsbestemmelsen.

10. Med hensyn til jernbanens ansvar for fragtoplysninger bemærkes, at det må stå spørgeren klart, at jernbanen har faste takster, og at der derfor ikke ved besvarelsen af en forespørgsel gives nogen oplysning, der vil kunne påberåbes som et tilsagn om lavere takster end disse. Spørgsmålet er da kun, om spørgeren, der har fået en urigtig oplysning, vil kunne holde jernbanen ansvarlig for et tab, han eventuelt måtte lide ved at disponere efter de modtagne oplysninger.

Større praktisk betydning vil dette ikke have ved rent mundtlige eller telefoniske oplysninger, idet spørgeren må være klar over, at der ved formuleringen af spørgsmålet og svaret, især når det drejer sig om mere komplicerede tarifforhold, kan indløbe unøjagtigheder og misforståelser, og iøvrigt er det spørgeren, der i givet fald må dokumentere den urigtige besked, han vil påstå at have fået.

Hvis oplysningerne gives eller bekræftes skriftligt, kan han snarere gå ud fra, at de er overensstemmende med tariffjerne, men heraf følger ikke uden videre, at han vil kunne holde jernbanen fast ved de givne oplysninger og forlange fragten regnet efter disse, men han må i hvert fald påvise, at han har lidt et tab ved at stole på dem. Herved vil det næppe være tilstrækkeligt, at han henviser til, at han har baseret sine salgspriser på de urigtige (for lave) fragter, der er opgivet

ham, og er afskåret fra at søge tabet dækket hos sine købere. Loven fastslår nemlig, at han ikke, selv om han på egen hånd gennem tariffjerne har søgt at finde de rigtige takster frem eller har baseret sine kalkulationer på en faktisk stedfunden befordring, er garderet mod efteropkrævning fra jernbanens side, når fragten har været urigtigt regnet, og fordring derom fremsættes inden 3 måneder efter, at fragtkontrakten blev sluttet (L § 52, stk. 6).

11. Da Statsbaneloven ikke indeholder nogen til art. 39, 2. stk., svarende regel, tør man ikke uden videre gå ud fra, at jernbanen inden for lovens område kan frigøre sig for ansvar for følgerne af, at personalet efter anmodning påtager sig forretninger, som jernbanen ikke i henhold til fragtkontrakten er pligtig at udføre. Når sådanne forretninger, som f. eks. udfyldning af fragtbreve, udføres mod betaling af et af jernbanen fastsat og bekendtgjort gebyr, der tilfalder jernbanen, er det i mangel af positiv forskrift derom tvivlsomt, om jernbanen vil kunne påberåbe sig, at sådanne arbejder sker på vedkommende forsenders risiko.

### **Reklamationer.**

(IOG art. 40)

1. Ved en reklamation forstås ethvert krav hidrørende fra fragtoverenskomsten, dog med den begrænsning, at kravet skal være egnet til at undergives retslig behandling. Eksempelvis falder klager over jernbanens personale eller dens udførelse af fragtoverenskomsten ikke ind under reglerne for reklamationer, såfremt de ikke konkluderer i et konkret krav, der kan prøves ved domstolene.

Det står den fordringsberettigede frit, om han vil undlade en udenretlig reklamation og straks skride til



sagsanlæg, men han udsætter sig da for at blive pålagt sagsomkostninger, såfremt retten finder en sådan fremgangsmåde ubegrundet ved jernbanens stilling til sagen.

Reklamationer skal indgives skriftligt, men det er ikke påbudt, at de skal besvares skriftligt af jernbanen. Denne har dog den interesse i et skriftligt svar, at det kun er et sådant, der får den ved reklamationens indgivelse suspendede forældelsesfrist til at løbe påny (art. 45 § 3).

*Den jernbane, udenretlige krav skal rettes til.*

(IOG art. 40 § 1)

2. Udenretlige krav kan kun rettes til de baner, mod hvilke retssag i henhold til art. 42 kan anlægges. Se nærmere herom ad art. 42.

Reklamanten har valget mellem de baner, der herefter kan komme i betragtning. Hans valg afskærer ham ikke fra ved et eventuelt senere sagsanlæg at vælge en anden af banerne. Det er først ved sagsanlægget, at hans ret til at vælge ophører.

3. Art. 40 siger intet om, til hvilken af jernbanens instanser reklamationen skal rettes. Dette spørgsmål har været diskuteret i den udenlandske faglitteratur. Den rimeligste løsning må være, at reklamationer med virkning kan rettes ikke alene til den instans, der skal afgøre sagen, men også til ekspeditionsstederne, bl. a. fordi en reklamant ofte ikke kan vide, hvilken instans der efter jernbanens interne regler kan træffe afgørelsen.

4. Reklamationen skal indeholde et konkret forlangende med angivelse af, hvad det er, der forlanges (fragtgodtgørelse, skadeserstatning etc.). En almindeligt holdt besværing eller en anmodning om at eftersøge gods o.s.v. betragtes ikke som en reklamation i

denne forstand. Det kræves ikke, at et bestemt fordringsbeløb skal være fikseret i reklamationen.

5. Med hensyn til erstatninger for sendinger, der i indenlandsk dansk trafik befordres over to eller flere baner, er det mellem banerne indbyrdes aftalt, at forhandlingerne med den erstatningssøgende føres og sagen afgøres

for banepakker af afsendelsesbanen og

for andre sendinger af bestemmelsesbanen,

og at erstatningskrav, der fremsættes over for en anden bane end den, der herefter skal afgøre sagen, uopholdelig skal sendes til denne bane.

Hvis erstatningskravet fremsættes over for en anden bane end den, sagens afgørelse påhviler, er det tidspunktet for kravets fremsættelse over for denne bane og ikke tidspunktet for dets oversendelse til den kompetente bane, der er afgørende med hensyn til forældelsesfristen.

*Berettigede til at fremsætte krav.*

(IOG art. 40 § 2)

6. Udenretlige krav kan fremsættes af de personer, som i henhold til art. 41 har ret til at sagsøge jernbanen. Se nærmere herom ad art. 41.

Fremsættes krav af andre end de herefter legitimerede, skal det være bilagt med behørig dokumentation for, at den berettigede er enig i, at sagen afgøres med reklamanten. Hvis jernbanen, uden at sådan overdragelse af kravet foreligger, udbetaler til en anden end den efter art. 41 berettigede, er udbetalingen ikke frigørende i forhold til denne.

Et af en uberettiget fremsat krav har ikke en reklamationens virkninger, selv om den pågældende senere får retten overdraget, og heller ikke, selv om jernbanen har indladt sig på korrespondance med ham.



7. Efter analogien af L § 36, stk. 1, gælder i indenlandsk trafik, at reklamationer om tab, beskadigelse eller forsinkelse af en godsforsendelse kun kan fremsættes af den, der har rådighedsretten over godset.

*Forelæggelse af fragtbrevet eller duplikatet.*

(IOG art. 40 § 3)

8. Som legitimation skal reklamationen bilægges med fragtbrevduplikatet, hvis kravet fremsættes af afsenderen, og med fragtbrevet, hvis det er modtageren, der fremsætter kravet, og han har fået fragtbrevet udleveret. Krav om fragtgødtgørelse skal efter FT 1 til art. 40, når det drejer sig om ufrankererede beløb, bilægges med fragtbrevet og, når det drejer sig om frankerede beløb, med fragtbrevduplikatet og eventuelt frankaturnotaen.

Hvis afsenderen ikke kan fremlægge duplikatet, kan han kun reklamere med adressatens samtykke, eller når han påviser, at adressaten har nægtet modtagelse af godset (IOG art. 41 § 3).

Fremsættes kravet af en trediemand, skal denne foruden fragtbrevet eller duplikatet, alt eftersom han har fået retten overdraget af adressaten eller afsenderen, forelægge den fornødne skriftlige dokumentation af retsoverdragelsen. Selv om det er afsenderen, der reklamerer på adressatens vegne, eller adressaten, der reklamerer på afsenderens vegne, skal han forelægge en sådan cession.

9. I indenlandsk trafik skal en erstatningsfordring altid bilægges med fragtbrevet, for såvidt et sådant er overgivet adressaten. Ved erstatningskrav for bortkomne banepakker skal afsenderen, da sådanne forsendelser ikke ledsages af fragtbreve, om fornødent — hvis det ikke fremgår af jernbanens bogføring, at pakken er modtaget til befording — præstere bevis for, at dette er tilfældet. Dette bevis føres normalt ved forelæggelse

af kvittering fra jernbanen for pakkens modtagelse til befording, men kan dog også føres på anden måde, f. eks. ved vidner. (L § 36, stk. 3).

Er der udstedt fragtbrevduplikat, kan afsenderen kun med virkning reklamere, når han forelægger dette eller dokumenterer adressatens samtykke (L § 36, stk. 2).

*Forelæggelse af dokumenter i original eller afskrift.*

(IOG art. 40 § 4)

10. Reklamanten kan selv bestemme, om han vil bilægge sin reklamation med fragtbrevet, duplikatet samt andre aktstykker i original eller i afskrift. Hvis dokumenterne forelægges i afskrift, kan jernbanen forlange, at reklamanten lader dem bekræfte på egen bekostning.

Først ved den endelige afgørelse af reklamationen kan jernbanen forlange sig fragtbrevet, duplikatet eller efterkravsbeviset forelagt i original, således at den på de pågældende dokumenter ved stempel eller på anden måde kan gøre bemærkning om afgørelsen. Ved sådan stempling eller bemærkning forebygges det, at de samme dokumenter kan bruges til fremsættelse af det samme krav over for andre af de baner, som reklamation i sagens anledning kan rettes til.

Efter FT 2 til art. 40 skal krav i anledning af tab, formindskelse eller beskadigelse også ledsages af bevis for godsets værdi (specielt faktura). Herved gøres forelæggelse af et sådant bevis til en forudsætning for, at reklamationen er behørig, således at den kan afbryde forældelsen.

Iøvrigt er det ikke nærmere specificeret, hvilke bevisligheder der skal medgives, men reklamanten vil selvsagt i egen interesse sørge for den bedst mulige dokumentation af sit krav.

11. I indenlandsk trafik er intet nævnt om forelæggelse af dokumenter i afskrift, men det er givet, at



fragtbrev, eventuelt fragtbrevduplikat inden sagens afslutning skal være forelagt jernbanen i original af hensyn til notatet eller stemplingen om afgørelsen derpå, og at jernbanen kan forlange andre forelagte afskrifter (f. eks. fakturaer) bekræftet. Bevis for godsets værdi skal altid forelægges i erstatningssager.<sup>1)</sup>

**Personer, som er berettiget til at sagsøge jernbanen.**

(IOG art. 41, L § 36)

*Krav om tilbagebetaling af betalte beløb.*

(IOG art. 41 § 1)

1. Til ved domstolene at fremsætte krav på tilbagebetaling af et i henhold til fragtkontrakten betalt beløb er kun den beføjede, der har betalt beløbet. For andre beløb i forbindelse med befordringen, som falder uden for fragtkontrakten, er det den pågældende lands lovgivning, der afgør, hvem der er legitimeret til at fremsætte krav mod jernbanen.

§'en kommer fortrinsvis til anvendelse på fragtgødsregler.

*Krav vedrørende efterkrav.*

(IOG art. 41 § 2)

2. Til at fremsætte krav vedrørende efterkrav (artikel 19) er kun afsenderen beføjede. Herunder falder først og fremmest afsenderens krav på at få det af modtageren betalte efterkravsbeløb udbetalt og endvidere

<sup>1)</sup> Drejer det sig om ikke-fakturerede varer (som f. eks. brugte beklædningsgenstande), må reklamantens dokumentation af værdien begrænses til en erklæring på tro og love om, hvilke genstande der mangler, disses anskaffelsestid- og pris og nuværende værdi, så vidt muligt suppleret med regninger, der kan vise i hvert fald de mere værdifulde genstandes anskaffelsestid og -pris, og jernbanen må da skønne på grundlag af de således tilvejebragte oplysninger.

krav på renter for forsinket udbetaling af efterkravsbeløb (art. 19 § 2) samt erstatningskrav, såfremt godset udleveres til adressaten uden betaling af efterkravet (art. 19 § 3).

*Andre krav; dokumentation.*

(IOG art. 41 § 3)

3. Beføjede til at fremsætte andre af fragtkontrakten opstående krav på jernbanen er

afsenderen, så længe han i henhold til art. 21 har ret til at forlange fragtkontrakten ændret,

adressaten fra det øjeblik, da han har modtaget fragtbrevet eller efter godsets ankomst til bestemmelsesstationen har fordret fragtbrev og gods udleveret, eller — hvis godset er fastslået at være gået tabt eller ikke er indgået inden udløbet af den i art. 30 § 1 fastsatte frist — så snart adressaten har opfyldt de forpligtelser, som fragtoverenskomsten pålægger ham.

Legitimationen går herefter altid over fra afsender til modtager ved udleveringen af fragtbrevet til sidstnævnte, uanset om godset er ankommet. At godset er kommet til bestemmelsesstationen ændrer ikke i sig selv afsenderens legitimation, idet denne først går over, når modtageren forlanger fragtbrev og gods udleveret. Er godset ikke ankommet, og har adressaten ikke fået fragtbrevet, er afsenderen stadig legitimeret; først når fristen i art. 30 § 1 er udløbet, kan der ske forandring heri, for så vidt adressaten gør sine rettigheder gældende.

Afsenderen kan kun anlægge sag mod jernbanen, når han kan fremlægge fragtbrevduplikatet, medmindre han godtgør at have adressatens samtykke, eller at adressaten har nægtet modtagelse af godset. Det er ikke nok, at han påviser, at duplikatet er gået tabt eller afgivet til tredjemand. Nogen form for samtykke fra adressaten er ikke foreskrevet. Giver han ikke sit samtykke,



kan afsenderen uden duplikatet intet krav rejse mod jernbanen, men må henvises til eventuelt at søge adressaten dømt til at meddele samtykke.

4. Efter L § 36, stk. 1, er kun den, som har rådhedsretten over godset, beføjet til ved domstolene at hævde de rettigheder mod jernbanen, som opstår af fragtkontrakten. Herved forstås det samme, som IOG art. 41 § 3 udtrykker. Hvis der er udstedt duplikat, kan afsenderen, hvis han ikke kan fremlægge dette, kun begynde sag med adressatens samtykke.

**Jernbaner, mod hvilke retssag kan anlægges.  
Kompetence.  
(IOG art. 42)**

1. Efter princippet i art. 26 om de i befordringen deltagende baners kollektive ansvar skulle krav i henhold til fragtkontrakten kunne rettes mod enhver af disse baner. Art. 42 har dog af hensigtsmæssighedsgrunde fastsat visse begrænsninger heri.

Artiklen omhandler kun krav hidrørende fra selve fragtkontrakten, men ikke krav i forbindelse med befordringen, som falder uden for fragtkontrakten.

Artiklen omhandler kun sager mod jernbanen, medens retssager, som anlægges af jernbanen, ikke omhandles i IOG.

**Krav om tilbagebetaling af betalte beløb.  
(IOG art. 42 § 1)**

2. Krav om tilbagebetaling af et beløb, der er betalt i henhold til fragtkontrakten, kan kun gøres retsligt gældende enten mod den jernbane, som har opkrævet beløbet, eller mod den jernbane, til hvis fordel beløbet

er opkrævet for meget. Den jernbane, som har opkrævet beløbet, kan ikke begære en sag afvist under henvisning til, at den allerede har afregnet det med en anden jernbane.

§'en kommer fortrinsvis til anvendelse på fragtgørelser.

**Krav vedrørende efterkrav.  
(IOG art. 42 § 2)**

3. Om hvad herunder hører se ad art. 41 § 2.

**Andre krav.  
(IOG art. 42 § 3)**

4. Andre af fragtkontrakten opstående krav kan kun gøres gældende over for afsendelses- eller bestemmelsesbanen eller den jernbane, på hvis strækninger det til grund for kravet liggende forhold har fundet sted. Modtagelsesbanen kan sagsøges, selv om den ikke har modtaget godset.

Hvis krav ønskes gjort gældende mod en anden bane end afsendelses- og bestemmelsesbanen, må sagsøgeren godtgøre, at det til grund for kravet liggende forhold er indtruffet på den pågældende bane, og omvendt kan denne begære kravet afvist, når den beviser, at forholdet ikke er indtruffet på dens strækninger. Det er den rent faktiske indtræffen af forholdet, der er afgørende, hvorimod det er uden betydning, om det kan lægges jernbanen til last.

5. Sagsøgeren har valget mellem de nævnte jernbaner. Denne ret til at vælge ophører, når sagen er indbragt for domstolene. Selv om sagen hæves, kan sagsøgeren ikke påbegynde den påny over for en anden af banerne. Har sagsøgeren indledet sag mod en forkert bane, er han dog ikke afskåret fra at begynde påny over



for en rigtig bane. Heller ikke influerer det på hans ret til at vælge, at han tidligere har fremsat udenretlig reklamation over for en af banerne.

*Kompetente domstole.*

(IOG art. 42 § 4)

6. En sag mod jernbanen kan kun indbringes for domstolen i den stat, hvorunder den sagsøgte jernbane hører. For det tilfælde, at en jernbane driver mindre strækninger i et naboland, er det forudset, at der ved overenskomster mellem de pågældende stater eller i koncessioner kan være truffet en anden ordning. Såfremt et jernbaneforetagende driver jernbanenet med selvstændig drift i flere stater, betragtes hvert af disse net som en selvstændig jernbane i heromhandlede henseende.

Hvilken domstol, der i den pågældende stat skal benyttes, afhænger af landets interne lovgivning.

*Kontrasøgsmål eller indsigelser.*

(IOG art. 42 § 5)

7. Såfremt en anden end en af de i §§ 1—3 nævnte baner rejser sag mod en person i anledning af en fragtkontrakt, ville det være ubilligt, om man afskar ham fra kontrasøgsmål (demande reconventionelle — Widerklage) eller indsigelser (exception — Einrede), fordi det drejer sig om en bane, som han ikke kunne have rejst selvstændig sag imod. Det er derfor tilladt, at retslige krav også kan fremsættes mod en anden end de i §§ 1—3 nævnte jernbaner, når de fremtræder som kontrasøgsmål eller indsigelser og grunder sig på den samme fragtkontrakt som hovedsøgsmålet.

**Konstatering af delvist tab eller beskadigelse af godset**

(IOG art. 43, L § 35)

*Optagelse af protokol af jernbanen.*

(IOG art. 43 § 1, L § 35, stk. 1)

1. Motiveringen for denne bestemmelse må søges i såvel jernbanens som den fordringsberettigedes interesse i så hurtigt som muligt at få foretaget den konstatering, som kan danne grundlag for behandlingen af eventuelle erstatningskrav.

Jernbanen skal derfor, når den opdager eller formoder, eller den rådighedsberettigede hævder, at gods er gået delvis tabt eller er blevet beskadiget (efter L også, når gods er gået totalt tabt) foretage en konstatering.

Det er uden forskel, om jernbanens formodning opstår på grundlag af personalets egne iagttagelser eller ved underretning fra anden side. Hvis den rådighedsberettigede hævder, at tab eller skade foreligger, skal jernbanen foretage konstatering, uanset om den ikke selv er overbevist om eller blot formoder, at den hævdede mangel eller skade kan være tilstede. Hvis det derimod er trediemand, der hævder, at der foreligger en skade eller mangel, skal jernbanen kun foretage konstatering, hvis det meddelte begrundet en formodning.

2. Når disse forudsætninger for konstatering er til stede, skal jernbanen undersøge forholdet i enhver henseende, der kan have betydning.

Ved delvist tab eller skade skal under alle omstændigheder godsets tilstand fastslås, herunder også dets vægt, såfremt denne kan have betydning for sagen. Efter L skal også total mangel konstateres på den her omhandlede måde; en bestemmelse herom har IOG opgivet ud fra den betragtning, at jernbanen som regel først bliver gjort bekendt med en total mangel ved den rådighedsberettigedes henvendelse, og at den ved denne



foranlediges til at foretage sine undersøgelser og meddele den rådighedsberettigede resultatet, således at specielle forskrifter om fremgangsmåden skulle være overflødige.

Efter L skal skadens størrelse altid fastslås, efter IOG så vidt muligt. IOG's affattelse er mest logisk, idet den nøjagtige størrelse af skaden undertiden ikke vil kunne oplyses ved protokollens optagelse, der jo skal ske, så snart skaden bemærkes eller formodes, men først kan gøres op efter udpakning og grundigt eftersyn eller eventuelt reparation af det beskadigede gods.

Endelig skal så vidt muligt årsagen til og tidspunktet for manglens eller skadens indtræden fastslås.

Samtlige her nævnte oplysninger må i alle tilfælde søges fremskaffet, så vidt det er muligt. De kan ikke udelades, fordi de ikke anses for påkrævede, da dette i mange tilfælde ikke lader sig overse på tidspunktet for optagelse af protokollen.

3. Om muligt tilkaldes den, der har rådighedsretten over godset, til at overvære undersøgelsen (IOG art. 43 § 1, L § 35, stk. 2), men hensynet til, at undersøgelsen foretages snarest muligt, går forud for hensynet til den rådighedsberettigedes tilstedeværelse. Selv om han er til stede, er det jernbanen, der foretager konstateringen, og den er ikke herved forpligtet til at følge hans anvisninger, selv om der naturligvis kan være god grund til at imødekomme hans ønsker, såfremt sagen derved bliver bedre oplyst og senere meningsforskelligheder forebygges.

4. Optagelse af protokol er en forpligtelse i henhold til fragtkontrakten, og fremgangsmåden kan således ikke komme i betragtning med hensyn til konstatering af skader på godset før dets modtagelse til befordring. For sådan konstatering gælder det i IOG art. 12 §§ 1 og 3, L § 24, stk. 2, om bemærkning i fragtbrevet anførte.

Derimod er det ikke en forudsætning for optagelse af protokol, at godset befinder sig i jernbanens varetagt. Tværtimod vedvarer jernbanens pligt til at optage protokol så længe, som krav på grundlag af fragtoverenskomsten efter IOG art. 44 § 2, L § 49, stk. 1. kan fremsættes. Jernbanen kan altså ikke nægte at optage protokol, før kravene er bortfaldet efter nævnte bestemmelser eller er forældet efter IOG art. 45, L § 50.

Påbudet om, at konstatering straks skal foretages, betyder, at jernbanen, selv om godset endnu er undervejs, i det omfang, som hensynet til driftens normale gennemførelse tillader det, skal foretage de konstateringer, som på dette tidspunkt er mulige, selv om udfærdigelsen af en egentlig protokol først kan ske senere (f. eks. efter ankomsten til bestemmelsesstationen).

Optagelse af protokol skal ske uden hensyn til, om der på det pågældende tidspunkt er fremsat nogen reklamation, og uden hensyn til, om det menes, at jernbanen ikke kan være erstatningspligtig for skaden.

5. Efter IOG skal resultatet af konstateringen fastslås i en skriftlig protokol, som i afskrift kan udleveres til den rådighedsberettigede. L påbyder ikke udtrykkeligt en skriftlig affattelse, men denne foretages altid i praksis, bl. a. med henblik på, at den rådighedsberettigede, der har krav på en meddelelse om resultatet af undersøgelsen, ikke kan være tjent med en blot mundtlig eller anden formløs underretning.

6. Efter IOG har den rådighedsberettigede krav på at få en afskrift af protokollen. Efter L tilkommer dette krav »de interesserede«. Dette begreb er rummeligere end IOG's, idet det omfatter enhver, der har en påviselig berettiget interesse i sagen, som ejeren af godset, køberen, forsikringsselskabet eller andre.

IOG's bestemmelser herom forstås således, at den pågældende kun har krav på afskrift af protokollen og ikke kan forlange at få indblik i jernbanens undersø-



gelsesakter. Samme standpunkt indtages efter Statsbaneloven.

7. Afskriften af protokollen skal efter IOG gives gratis. Det samme sker for indenlandske danske sendinger.

*Retslig konstatering.*

(IOG art. 43 § 2, L § 35 stk. 2)

8. Retslig konstatering kan efter IOG først finde sted, efter at der af jernbanen er optaget protokol, idet forudsætningen derfor er, at den rådighedsberettigede ikke godkender protokollen.

Efter L kan retsligt syn og skøn foranlediges optaget uafhængigt af denne forudsætning, men i praksis vil sådanne skridt næppe blive taget, før resultatet af jernbanens konstateringer foreligger.

**Bortfald af krav overfor jernbanen, stammende fra fragtoverenskomsten.**

(IOG art. 44, L § 49)

*Tidspunktet for bortfald.*

(IOG art. 44 § 1, L § 49, stk. 1)

1. Bestemmelsen i den i L benyttede form bygger på den betragtning, at godsmotageren, når beforderingsomkostningerne er betalt, og han uden indsigelse modtager godset, derved stiltiende godkender, at jernbanen har opfyldt sine pligter efter fragtoverenskomsten. Bestemmelsen er overtaget fra en tidligere udgave af IOG.

Fragtens betaling har imidlertid intet med modtagerens godkendelse af jernbanens ydelse at gøre; fragten kan jo være helt eller delvis forudbetalt af afsenderen, og selv om den er henvist til opkrævning hos adressa-

ten, må denne normalt betale fragten, før han får adgang til godset. Den nugældende IOG har derfor strøget betalingen af fragten m. v. som forudsætning for bortfald af de fra fragtkontrakten stammende krav, således at alene godsets modtagelse uden indsigelse bringer kravene til ophør.

2. Efter hensigten med bestemmelsen forstås ved godsets modtagelse, at godset fysisk overgår til modtagerens rådighed. Det er således ikke tilstrækkeligt, at fragtbrevet uden godset er udleveret til adressaten, eller at denne har modtaget skriftlig underretning fra jernbanen om godsets ankomst. På den anden side kræves det ikke, at godset skal være fjernet fra jernbanens område.

Ved vognladninger betragtes hele sendingen som en helhed; modtagelse foreligger, når vognladningen som sådan er modtaget, selv om en del af sendingen er gået tabt. Har derimod ved en stykgodssending adressaten kun modtaget nogle af de i fragtbrevet betegnede godsstykker, foreligger der ikke nogen modtagelse i denne forstand med hensyn til de andre godsstykker; for disse sidste bortfalder kravene derfor ikke.

Om forbehold ved modtagelsen se art. 44 § 3 (L § 49, stk. 3).

3. De krav, der bortfalder efter denne bestemmelse, er krav mod jernbanen, hidrørende fra fragtkontrakten, men ikke jernbanens krav på sine medkontrahtenter eller krav mellem afsender og modtager.

4. Virkningen af bestemmelsen, kravenes bortfald, er, at de ikke kan gøres gældende hverken inden- eller udenretligt. Jernbanen kan uden videre afvise et sådant bortfaldet krav. Hvis den undlader dette, vidende om kravets bortfald, betragtes det som et frafald af indsigelsen. Retten vil ikke have nogen pligt til af egen drift at tage hensyn til et fremsat kravs eventuelle bortfald.



*Undtagelser.*

(IOG art. 44 § 2, L § 49, stk. 1—2)

5. Som foran nævnt beror reglen i art. 44 § 1, L § 49, stk. 1, på, at der ved godsets modtagelse uden indsigelse sker en godkendelse af jernbanens opfyldelse af sine pligter. Heraf følger, at virkningen af bestemmelsen ikke indtræder, når der foreligger særlige forhold, som gør, at man ikke kan lægge en sådan godkendelse eller sådant afkald ind i godsets modtagelse. Herunder hører de i art. 44 § 2 under 2)—5), L § 49 under b-d, nævnte tilfælde. Tilfældet under 1) henholdsvis a danner en undtagelse fra reglen; det refererer sig til alle krav i henhold til fragtkontrakten, medens de øvrige tilfælde kun omfatter bestemte krav.

6. Den første undtagelse gælder erstatningskrav, hvor fordringshaveren kan bevise, at skaden skyldes forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side.

Herunder falder ikke alene erstatningskrav for tab eller beskadigelse eller overskridelse af leveringsfristen, men ethvert erstatningskrav, der kan rejses på grundlag af fragtkontrakten.

Om forsæt og grov uagtsomhed se ad art. 36, L § 47.

Bevisbyrden for, at skaden skyldes forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side, påhviler fordringshaveren.

Bestemmelsen fastsætter ikke nogen frist for kravets fremsættelse. Er betingelserne til stede, kan fordringshaveren fremsætte sit krav uden- eller indenretligt, indtil forældelsesfristen efter art. 45, L § 50, afskærer ham derfra.

7. Heller ikke bortfalder erstatningskrav for forsinket levering, som fremsættes inden en bestemt frist efter godsets modtagelsesdag (30 dage efter IOG og 7 dage efter L).

Grunden hertil er, at modtageren ofte ikke straks ved godsets modtagelse kan fastslå, om der foreligger en

overskridelse af leveringsfristen, og der må derfor gives ham en rimelig tid til bl. a. at granske fragtbrevet.

Efter IOG medregnes selve modtagelsesdagen ikke i fristen; det samme må gælde ifølge L, skønt den ikke siger det udtrykkeligt.

Kravet skal være jernbanen i hænde senest på den sidste dag af fristen. Det kan stiles til en af de i art. 42 § 3 nævnte baner. Om, til hvilken af jernbanens instanser kravet skal indgives, se punkt 3 ad art. 40 § 1. Kravet kan med virkning kun fremsættes af den dertil efter art. 41 § 3, L § 36, berettigede.

Bevisbyrden for, at fristen er overholdt, påhviler den, der vil gøre kravet gældende.

Skyldes den forsinkede levering forsæt eller grov uagtsomhed fra jernbanens side, kommer den i punkt 6 nævnte bestemmelse til anvendelse, og 30 henholdsvis 7 dages fristen får da ingen betydning.

8. Fra reglen om bortfald af krav ved godsets modtagelse er også undtaget erstatningskrav for delvist tab eller beskadigelse<sup>1)</sup>,

- a) når tabet eller beskadigelsen er fastslået overensstemmende med IOG art. 43, L § 35, førend adressaten modtog godset, eller
- b) når det skyldes en fejl fra jernbanens side, at den i IOG art. 43, L § 35, foreskrevne protokol ikke er blevet optaget,<sup>2)</sup> eller
- c) når gods, der er sendt som vognladning efter bestemmelserne i IOG, er indleveret påny som anført i art. 27 § 4, og det delvise tab eller beskadigelsen er konstateret ved udleveringen til den sidste modtager.

ad a): Efter ordlyden skulle tabet eller beskadigelsen strengt taget være »fastslået«, d.v.s. at den af jernbanen foretagne konstatering skulle være kommet til det re-

<sup>1)</sup> Ordet „mangler“ i L § 49 vil være at opfatte på samme måde som IOG's udtryk „delvist tab eller beskadigelse“.

<sup>2)</sup> Jfr. HSTID i UfR 1919—738.



sultat, at der faktisk forelå en mangel eller skade; fordringshaverens krav skulle herefter ikke være bevaret mod bortfald, hvis den foretagne konstatering ikke havde fastslået den påståede skade, ganske uanset om den berettigede anerkendte konstateringsresultat eller ikke. Dette kan dog ikke være meningen allerede af den grund, at godsets tilstand i udleveringsøjeblikket ofte ikke kan fastslås nøjagtigt, og det derfor heller ikke kan fastslås, om der overhovedet foreligger en skade. Det må altså være nok, at der er foretaget en konstatering, uanset om der ved denne er fastslået en mangel eller skade eller ikke.

ad b): Det fremgår af art. 43, L § 35, hvornår jernbanen er pligtig at foretage konstatering (optage protokol). Skyldes det en fejl fra jernbanens side, at en sådan pligtig protokol ikke er optaget, eller at en konstatering ikke er behørigt foretaget (f. eks. når protokollen ikke indeholder de påbudte oplysninger), bortfalder den berettigedes krav heller ikke. Hvis han vil påberåbe sig sit kravs opretholdelse, må han godtgøre, at jernbanen havde været pligtig at foretage konstatering, og at konstateringen ved jernbanens fejl er blevet undladt eller ikke blevet foretaget på fyldestgørende måde.

ad c): Se under bemærkningerne til IOG art. 27 § 4 foran.

9. For så vidt det drejer sig om *skader eller mangler, der ikke er udvendigt kendelige og først fastslås efter godsets modtagelse*, fastslår IOG art. 44 § 2, punkt 4, L § 49, stk. 1 og 2, at erstatningskrav ikke bortfalder under følgende betingelser:

- a) at jernbanen ikke har tilbudt fordringshaveren at fastslå godsets tilstand på bestemmelsesstationen,
- b) at anmodning om konstatering af skaden i overensstemmelse med IOG art. 43 L § 35, fremsættes straks, når skaden opdages, og senest 7 dage efter godsets modtagelse, og

- c) at fordringshaveren beviser, at skaden er sket i tiden mellem godsets modtagelse til befordring og dets udlevering.

For at en skade skal kunne betegnes som ikke udvendigt kendelig, kræves, at den ikke er kendelig ved den iagttagelse af godset, som foregår ved en normal udlevering, hvorved må bemærkes, at der ved udleveringen af godset ikke gives modtageren nogen lejlighed til at foretage en undersøgelse af godsets indre tilstand.

Om skaden kan anses for udvendigt kendelig eller ikke, er et spørgsmål, som må bedømmes efter forholdene i det konkrete tilfælde. Det afgørende er, om den under de givne forhold ved udleveringen burde bemærkes ved almindelig agtpågivenhed hos jernbanepersonalet og modtageren, f. eks. defekter ved emballagen, klirren, raslen eller udflydning af indholdet etc.

Bestemmelsen tager kun sigte på ikke udvendigt kendelige skader, der først fastslås efter godsets udlevering. Er skaden før udleveringen den berettigede bekendt, kommer bestemmelsen ikke til anvendelse, men eventuelt art. 44 § 2, punkt 3 (L § 49, stk. 1 c).

Vil den berettigede påberåbe sig bestemmelsen, må han bevise, at det drejer sig om en ikke udvendigt kendelig mangel.

Om de ovenfor under a)–c) angivne betingelser bemærkes følgende:

ad a): Denne betingelse har ikke større praktisk betydning. Da det jo drejer sig om ikke udvendigt kendelige skader eller mangler, vil jernbanen ikke have nogen anledning til af sig selv at tilbyde at foretage en undersøgelse. Der tages kun sigte på tilfælde, hvor jernbanen enten generelt eller for bestemte kategorier af forsendelser på forhånd har erklæret sig villig til på bestemmelsesstationen at foretage undersøgelser.

ad b): Den berettigede behøver ikke udtrykkeligt at forlange konstatering; det er tilstrækkeligt, at han an-



melder en skade eller en mangel til jernbanen, ligesom han ikke behøver at formulere noget erstatningskrav. Fremsættelse af et erstatningskrav uden samtidigt forlangende om konstatering er uden virkning. Da anmodningen om konstatering (anmeldelse af en skade eller mangel) ikke er noget udenretligt krav i art. 40's forstand, gælder det der foreskrevne om formen ikke, og anmodningen (anmeldelsen) behøver derfor ikke at ske skriftligt. Anmodningen må rettes til den bane, der har udleveret godset; hvis den sker til en anden bane, er den virkningsløs. Den må hidrøre fra den, der vil fremsætte det eventuelle erstatningskrav.

Hensigten med den fastsatte frist for anmodningen (anmeldelsen) er at undgå, at krav vedrørende skjulte mangler fremsættes efter så lang tids forløb, at muligheden for at sandsynliggøre godsets tilstand ved udleveringen og dermed afgøre jernbanens ansvar ikke formindskes eller helt forspildes.

Selv om det ikke udtrykkeligt siges, må selve godsets modtagelsesdag kunne holdes uden for 7 dages fristen.

Når denne frist er udløbet, er eventuelle erstatningskrav under alle omstændigheder bortfaldet, selv om der efter fristens udløb opdages en skade, og selv om det ikke kan lægges den berettigede til last, at fristen er oversiddet. Vil den berettigede derfor opretholde sin ret, må han undersøge godset for skjulte fejl inden de 7 dage.

Disse er imidlertid kun den yderste frist; den berettigede skal nemlig forlange konstatering (anmelde skaden) straks, når den opdages. Hvornår han opdager den inden for fristen, og om han eventuelt burde have opdaget den tidligere, er uden betydning; men hvis han har opdaget den, må han ufortøvet fremsætte sit krav (foretage anmeldelsen). Hvis han uden nødvendighed venter hermed, bortfalder kravet.

Opretholdelsen af kravet må — foruden at anmodning om konstatering rettidigt er jernbanen i hænde —

som en følge af sit formål have til forudsætning, at en konstatering (optagelse af protokol) faktisk er mulig på det tidspunkt, da anmodningen fremsættes, hvilket ikke er tilfældet, hvis godset f. eks. er forarbejdet eller tilintetgjort (bortkastet). I så fald er erstatningskravet bortfaldet trods anmodningen om konstatering.

Bevisbyrden for rettidig fremsættelse af anmodningen påhviler den berettigede. Han må derfor dokumentere, hvornår han har opdaget skaden, at han ufortøvet derefter og inden 7 dages fristen har fremsat sin anmodning, og at denne er kommet jernbanen rettidigt i hænde.

ad c): Fordringshaveren skal bevise, at godset er indleveret til befordring uden den skjulte skade, og at denne var tilstede ved dets udlevering.

Ved synlige skader følger det af IOG art. 12 — og tilsvarende gælder i indenlandsk trafik — at jernbanen, når den har modtaget godset til befordring uden at have foranlediget bemærkning i fragtbrevet om tilstedeværende tegn på beskadigelser, må anses for at være indforstået med, at godset var i orden ved indleveringen. Når det derimod drejer sig om ikke udvendigt synlige skader, har jernbanen ikke været i stand til at foretage nogen sådan konstatering ved indleveringen, og derfor må i disse tilfælde den fordringsberettigede påvise, at skaden er opstået efter godsets indlevering.

Bevis herfor og for, at skaden er opstået inden udleveringen til modtageren, vil det meget ofte være vanskeligt at etablere fuldstændigt, idet fordringshaveren jo ikke har kunnet følge godsets befordring, og ofte vil heller ikke jernbanens folk have bemærket noget forhold, der kunne begrunde skaden. Man må derfor som oftest nøjes med de indicier, som fremgår af de konstaterede omstændigheder (godsets plads i vognen, også i forhold til andet gods; tegn på hård rangering, såsom forskydning af læsset; eventuelt mangelfuld sikring af godset; emballagens og godsets art og tilstand etc.).



10. Endelig bortfalder efter art. 44 § 2 punkt 5 ikke ved godsets modtagelse krav om tilbagebetaling af betalte beløb eller vedrørende de i art. 19 omhandlede efterkrav.

Denne bestemmelse udtrykker noget selvfølgelig, idet det princip, der ligger til grund for art. 44 § 1 (se punkt 1 ovenfor), ikke har nogen gyldighed her.

Bestemmelsen omfatter bl. a. krav om tilbagebetaling af for meget erlagt fragt m. v.

At det samme gælder efter L, hvor en tilsvarende bestemmelse ikke er optaget, fremgår direkte af L § 52, stk. 6, hvorefter der er fastsat en frist for fremsættelse af fordringer på berigtigelse af urigtigt regnede befordringsomkostninger.

*Modtagerens forbehold ved modtagelsen af godset.*

(IOG art. 44 § 3, L § 49, stk. 3)

11. Selv om den fordringsberettigede har modtaget fragtbrevet og betalt fragten, kan han dog vægre sig ved at modtage godset, så længe et af ham fremsat forlangende om konstatering af en af ham påstået skade ikke er efterkommet.

Når modtageren er indtrådt i fragtoverenskomsten, er han pligtig at aftage godset. For at gardere ham imod, at han derved mister sine krav i henhold til fragtoverenskomsten, har IOG og L indrømmet ham den nævnte ret.

Det er en betingelse for modtagerens ret til at nægte at aftage godset, at han påstår, at der foreligger en skade, og samtidig forlanger denne konstateret. Jernbanen er pligtig at foretage en sådan konstatering i henhold til IOG art. 43, L § 35. Hvis jernbanen nægter det, kommer art. 44 § 2 punkt 3 b), L § 49, stk. 1, punkt c, i betragtning.

Efter IOG er et forbehold ved godsets modtagelse uden virkning, såfremt det ikke er anerkendt af jern-

banen. For forbeholdet og jernbanens anerkendelse deraf er der ikke påbudt særlige former.<sup>3)</sup> Det kan derfor ske både skriftligt og mundtligt. Jernbanens anerkendelse kan også ske stiltiende derved, at den efter et ubestrideligt forbehold fra den fordringsberettigedes side udleverer godset eller erklærer sig villig til at erstatte skaden eller gør erstatning afhængig af resultatet af en undersøgelse. Det påhviler i givet fald den fordringsberettigede at dokumentere, at jernbanen har anerkendt hans forbehold.

*Forbehold, når enkelte stykker gods mangler.*

(IOG art. 44 § 4, L § 49, stk. 4)

12. Når der ved afleveringen af godset mangler en eller flere af de i fragtbrevet opførte genstande, kan modtageren, idet han udtrykkeligt nævner de manglende stykker, undtage dem i sin kvittering.

Om bortfald af krav ved godsets udlevering, når det drejer sig om vognladningsgods eller om stykgods, se ovenfor i punkt 2. For at opretholde den berettigedes krav gives der ham denne adgang til i sin kvittering for godsets udlevering at få fastslået, at en del af sendingen ikke er udleveret. Forudsætningen herfor er, at sendingens enkelte dele, hvad enten det drejer sig om vognladningsgods eller stykgods, er specificeret i fragtbrevet; ellers kommer bestemmelsen ikke i betragtning. At de manglende godsstykker er gået tabt, er ikke nogen forudsætning for adgangen til at tage forbehold, men kun, at de ikke kan udleveres samtidig med de andre i fragtbrevet anførte godsstykker.

Hvad angår stykgods er nævnelser af de manglende kolli i kvitteringen for så vidt uden betydning, som kravet i anledning af de ikke udleverede stykker efter det

<sup>3)</sup> Efter den særlige tillægsbestemmelse til IOG art. 44, der gælder i forbindelse mellem Danmark og visse lande, er anerkendelsen fra jernbanens side af et ved modtagelsen af godset taget forbehold dog kun gyldig, når den er afgivet skriftligt.



ovenfor i punkt 2 bemærkede ikke bortfalder ved modtagelsen af den øvrige del af sendingen, men konstateringen af manglen har dog sin betydning som bevismiddel. For vognladningsgods gælder det derimod, at kun konstateringen af manglen i kvitteringen hindrer bortfald af kravet mod jernbanen.

Konstateringen i kvitteringen af en mangel hindrer selvfølgelig ikke kravets bortfald, hvis den er ensidigt foretaget af den fordringsberettigede, men kun, når jernbanen er indforstået dermed. Dette må dog forudsættes at være tilfældet, når jernbanen modtager kvitteringen uden indsigelse.

#### **Forældelse af krav, som stammer fra fragtoverenskomsten.**

##### *I. Efter IOG art. 45.*

##### *Forældelsesfrist.*

1. Efter IOG art. 45 § 1 er hovedreglen, at krav, der stammer fra fragtoverenskomsten, forældes efter et års forløb.

Undtaget fra reglen er krav, hvis størrelse allerede er fastsat ved anerkendelse, forlig eller dom. Med hensyn til forældelse af sådanne krav såvel som, hvilke fordringer der må stilles til disse fastsættelsesmåder, gælder efter IOG art. 53 de for de enkelte lande gældende love og befodringsreglementer ligesom med hensyn til rentekrav vedrørende anerkendte fordringer.

Endvidere gælder den nationale ret for krav, der vel vedrører befodringsreglementet, men ikke støttes på selve fragtkontrakten, for krav, der vel hidrører fra fragtkontrakten, men ifølge selve IOG beror på de enkelte landes interne love og reglementer, samt jernbanens krav vedrørende dens håndpanteret efter art. 25, idet dette krav ikke hviler på fragtkontrakten, men på panteretten.

2. For følgende krav er der dog fastsat en treårig forældelsesfrist:

- a) krav fra afsenderen om udbetaling af et efterkrav, som jernbanen har opkrævet hos modtageren;
- b) krav fra afsenderen om udbetaling af overskudet fra et af jernbanen foretaget salg;
- c) krav i anledning af en med forsæt forårsaget skade;
- d) krav i anledning af de i artikel 38 omhandlede tilfælde af bedrageri.

3. For så vidt der er fastsat bestemte tidspunkter for forældelsesfristens begyndelse, løber den uafhængigt af, om og hvornår den berettigede er kommet til kundskab om sit krav, og om han har været i stand til at fremsætte det.

Aftaler om forældelsesfrister, der er i uoverensstemmelse med art. 45, er utilladelige. Dette følger af, at enhver jernbane er forpligtet til at overtage befodringsreglementet af gods på de i IOG fastsatte vilkår (art. 5 § 1), således at der ikke er noget spillerum for private overenskomster, medmindre IOG selv tillader sådanne, og dette er ikke tilfældet med hensyn til art. 45.

##### *Forældelsesfristens påbegyndelse.*

4. Ved erstatningskrav for delvist tab, beskadigelse eller overskridelse af leveringsfristen begynder forældelsesfristen at løbe fra den dag, hvor udlevering har fundet sted.

Omfatter en fragtbrevsending flere godsstykker, løber fristen først fra det tidspunkt, da den sidste del af sendingen er udleveret.<sup>1)</sup> Hvad der forstås ved udle-

1) Ved tab af hele kolli af en sending, der består af flere, bliver den sidste del af sendingen (det tabte) slet ikke udleveret. Da IOG ikke anviser anden udvej, må fristen her løbe fra udleveringen af den sidste del af det i behold værende gods.



vering (på banegården eller ved tilbringning) afgøres efter art. 16. Lige med faktisk aflevering til adressaten gælder overgivelse til told- og andre myndigheder eller oplagring, for så vidt dette er hjemlet. Hvis udlevering til adressaten ikke finder sted på grund af hans nægtelse af at modtage godset, må forældelsesfristen antages at løbe fra det tidspunkt, da jernbanen har gjort, hvad der påhviler den for at aflevere godset.

Som det allerede er berørt, løber forældelsesfristen fra dagen for udleveringen, selv om den fordringsberettigede på det tidspunkt ikke kendte tabet, skaden eller leveringsfristoverskridelsen, og hvadenten det drejer sig om udvendigt kendelige eller ikke udvendigt kendelige skader, og uanset om den berettigede faktisk eller juridisk havde nogen mulighed for at gøre sit krav gældende.

5. Ved erstatningskrav for fuldstændigt tab løber forældelsesfristen fra den tredivte dag efter leveringsfristens udløb beregnet efter art. 11.

6. Ved krav på betaling eller tilbagebetaling af fragt, biindtægter, fragttillæg eller berigtigelse af urigtig anvendelse af tariffen eller regnefejl regnes forældelsesfristen fra betalingsdagen eller — hvis betaling ikke har fundet sted — fra den dag, da godset er modtaget til befordring.

Under »biindtægter« falder her sådanne, som debiteres i henhold til IOG, selv om størrelsen af dem er fastsat ved interne bestemmelser, men ikke biindtægter, der debiteres i henhold til interne regler.

Hvad der skal forstås ved »betalingsdag«, når betalingen ikke sker kontant, men f. eks. ved check eller i form af fragtkredit, må afgøres efter national lovgivning på betalingsstedet. Har der været stillet depositum for fragten (frankaturnota), regnes forældelsen fra dagen for den endelige afregning.

Ved krav fra jernbanens side om betaling af et beløb,

der er betalt af modtageren i stedet for af afsenderen eller omvendt, og som jernbanen er forpligtet til at tilbagebetale til rette vedkommende, løber fristen fra dagen for tilbagebetalingen af dette beløb.

Som eksempel nævnes, at jernbanen har opkrævet et beløb hos modtageren, som afsenderen efter sin frankaturforskrift skulle betale. Modtageren kan da kræve det for meget erlagte beløb tilbage fra jernbanen inden for et år regnet fra betalingsdagen. Fremsætter han først sit krav hen mod slutningen af fristen, ville jernbanen — samtidig med, at den måtte godtgøre ham det forlangte beløb — risikere at blive afskåret fra at kunne opkræve det hos afsenderen, som med urette er sluppet for at betale det, såfremt der ikke blev fastsat en særlig forældelsesfrist for dette krav mod afsenderen.

7. Ved krav vedrørende de i artikel 19 omhandlede efterkrav løber forældelsesfristen fra den 42. dag efter leveringsfristens udløb. Man har ikke villet lade forældelsesfristen afhænge af det tidspunkt, da efterkravet indgik, da retsforholdet mellem afsenderen og jernbanen ville blive holdt svævende alt for længe, såfremt det ikke blev opkrævet.

8. Ved krav på udbetaling af et salgsoverskud regnes fristen fra dagen for salget.

9. Ved krav på betaling af en af toldvæsenet forlangt tillægsafgift løber fristen fra den dag, da toldvæsenet har fremsat fordringen. Her er en særlig bestemmelse påkrævet, da et sådant krav fra toldvæsenet kan fremkomme efter godsets udlevering.

10. Den dag, fra hvilken forældelsesfristen efter det anførte skal regnes, medtages i intet tilfælde ved beregningen. Fristen løber med andre ord fra midnat efter den pågældende dag.



*Forældelsesfristens afbrydelse.*

11. I IOG art. 45 §§ 3 og 4 er der tale om både afbrydelse (interruption — Unterbrechung) og standsning (suspension — Hemmung) af forældelsesfristen.

Ved afbrydelse forstås, at den løbende frist som følge af en vis kendsgerning bringes til ophør, således at den, når denne kendsgerning ophører at virke, begynder at løbe helt forfra.

Ved standsning forstås, at forældelsesfristen som følge af en vis kendsgerning enten ikke begynder at løbe eller — hvis den allerede er begyndt — midlertidigt holder op at løbe, således at den, når kendsgerningen ophører at virke, fortsætter sit løb på den måde, at den tidligere forløbne del af fristen medregnes.

Hvad der standser eller afbryder en forældelsesfrist er forskelligt efter de enkelte landes lovgivninger. Almindeligvis vil en retssag have en sådan virkning, men det kan være forskelligt, hvilket trin af sagen, der medfører virkningen (udtagelse af stævning, endelig dom etc.).

Bortset fra de tilfælde, hvor standsning eller afbrydelse af forældelsesfristen skyldes anerkendelse, forlig eller dom, og hvor IOG's regler følgelig ikke kommer til anvendelse (jfr. ovenfor i punkt 1), regnes den videre forældelsesfrist efter standsningen eller afbrydelsen ikke efter national ret, men efter IOG.

12. Bestemmende for standsning og afbrydelse af forældelsesfristen er lovene og reglementerne i den stat, hvor sagen anlægges. Den fordringsberettigede kan, som det fremgår af art. 42, undertiden ved sit sagsanlæg vælge mellem flere jernbaner, og han kan i så fald vælge den bane, hvor reglerne om standsning eller afbrydelse af forældelsesfristen er gunstigst for ham. Når han har valgt, må han finde sig i den pågældende stats regler og kan ikke påberåbe sig, at der i en anden stat,

hvor han også med rette kunne have anlagt sagen, gælder andre gunstigere regler. Hvis sagen afvises af formelle grunde eller hæves og derefter anlægges i en anden stat, kommer sidstnævntes ret til anvendelse.

13. Fra anvendelsen af national ret gør IOG i art. 45 § 3 den undtagelse, at når skriftlig reklamation er fremsat over for jernbanen i overensstemmelse med art. 40, ophører forældelsesfristen at løbe, d.v.s. standses. Grunden til denne bestemmelse er, at det i betragtning af den lange tid, som behandlingen af en reklamation ofte tager, forekommer ubilligt, om jernbanen kunne drage fordel af denne langsomme behandling til at påberåbe sig forældelsesfristen.

Forudsætningen for standsningen af forældelsesfristen er, at der foreligger en skriftlig reklamation, som opfylder kravene herfor i art. 40. Den skal således hidrøre fra en person, der er legitimeret efter art. 41, og være stilet til en af de baner, der efter art. 42 kan sagsøges. Bevisbyrden for rigtig indgang af reklamationen har den, der vil påberåbe sig den.

14. Forældelsesfristen bringes igen til at løbe ved, at jernbanen skriftligt afviser reklamationen og tilbagesender de denne eventuelt vedlagte aktstykker. Hvis jernbanen helt eller delvis anerkender det i reklamationen fremsatte krav, er det den nationale ret, der afgør, hvorledes det går med forældelsen.

Bevisbyrden for det afvisende svar på reklamationen og tilbagesendelsen af bilagene påhviler den, som påberåber sig denne kendsgerning.

15. Det er kun den første reklamation, der standser forældelses løb. Når der er givet definitivt afslag på denne, og bilagene er tilbagesendt, har yderligere reklamationer i samme sag ingen virkning på forældelsesfristen, uanset om de rettes til samme eller en højere instans.



*II. Efter L §§ 50 og 52, stk. 6.*

16. L fastsætter kun forældelsesfrister for erstatningskrav for helt eller delvist tab, beskadigelse og overskridelse af leveringsfristen (L § 50, stk. 1), samt fordringer på berigtigelse af urigtigt beregnet fragt og andre omkostninger (L § 52, stk. 6).

For andre krav vedrørende befordringen gælder den almindelige lovgivnings forældelsesregler. Det samme gælder krav, der er anerkendt af jernbanen, eller når retslige skridt (udtagelse af stævning) har fundet sted.

Forældelsesfristen er for kravene efter § 50 et år og for kravene efter § 52 tre måneder.

Ved erstatningskrav for delvist tab og beskadigelse begynder forældelsesfristen at løbe fra den dag, hvor udlevering har fundet sted.

Ved erstatningskrav for fuldstændigt tab eller overskridelse af leveringsfristen løber forældelsen fra det tidspunkt, da leveringsfristen er udløbet.

Ved krav om berigtigelse af urigtigt beregnet fragt og andre omkostninger løber fristen fra fragtoverenskomstens afslutning.

Efter udtrykket »fra det tidspunkt, da leveringsfristen er udløbet« i § 50, stk. 2, og da leveringsfristen kan udløbe på et andet tidspunkt af døgnet end midnat, skulle man mene, at forældelsesfristen i hvert fald i dette tilfælde skal regnes nøjagtigt efter klokkeslet. I de andre tilfælde (»afleveringsdagen« eller »at fragtoverenskomsten blev sluttet«) lader et nøjagtigt klokkeslet for udgangspunktet for forældelsesfristen sig imidlertid ikke fastslå, men kun datoen. Da det vil være naturligt at anvende samme beregningsmåde for alle tilfælde, bør fristen formentlig altid regnes fra udgangen af det døgn, i hvilket den kendsgerning er indtruffet, der er forudsætningen for forældelsesfristens begyndelse.

Der finder ikke ved indgivelse af reklamation nogen standsning af forældelsesfristen sted. Det eneste, der

kan indvirke på fristen, er indledning af retssag (udtagelse af stævning), hvorved fristen afbrydes. Denne virkning er endda kun forudsat for de i § 50 omhandlede krav.

**Utilstedeligheden af at gøre bortfaldne eller forældede krav gældende.**

(IOG art. 46, L § 51)

Fordringer, som er bortfaldne eller forældede i henhold til bestemmelserne i IOG art. 44 og 45, L §§ 49 og 50, kan heller ikke gøres gældende som kontrasøgsmål eller indsigelser.

Ligesom retten under en proces ikke ex officio tager hensyn til forældelsen, vil den heller ikke tage hensyn hertil, når krav gøres gældende i form af kontrasøgsmål eller indsigelser. Det er således overladt til parterne, om de vil påberåbe sig forældelse.



