

erindres imod, at Ansvarsreglerne er strengere, hvor det drejer sig om Skade paa Trediemand, end hvor det gælder Personer, der selv har udsat deres Ejendom eller sig selv for den Risiko, som Luftbefordringen indebærer, men simpelt hen at henvise til vore almindelige Ansvarsregler med Hensyn til den sidste Gruppe Tilfælde stemmer kun daarligt overens med dansk Lovgivnings Stilling til andre Transportformer.

Tilføjes der ved Jernbanedrift en rejssende Skade paa Person eller paa Haandbagage eller andre Ejendele, som han personlig fører med sig, er Jernbanen, inden for visse Grænser, efter Lov Nr. 117 af 11. Marts 1921 §§ 1 og 5, ubetinget pligtig at betale Erstatning, selv om Skaden er hændelig, naar det dog ikke godtgøres, at den er hidført forsætlig eller ved Uagtsomhed af skadelidende selv eller en Banen uvædkommende Trediemand; for Skade paa Gods, der befordres med Statsbanerne, fastsætter § 37 i Bekendtgørelse Nr. 149 af 28. April 1934 som almindelig Regel, at Banerne er „ansvarlig for den Skade, som opstaar ved Godsets hele eller delvise Tab eller Beskadigelse fra det Øjeblik, det er modtaget til Befordring, og til Aflevering har fundet Sted“, medmindre det kan godtgøres, at „Skaden enten er foranlediget ved Fejl fra den, som har haft Ret til at raade over Godset, eller ved en Ordre fra ham, for hvilken Jernbanen intet Ansvar bærer, eller ved Godsets egen naturlige Beskaffenhed (særligt indre Fordærv, Svind eller sædvanlig Lækage) eller ved tvingende Magt (vis major).“

En lignende Regel, der dog nu i Almindelighed ikke forstaas saaledes, at kun vis major diskulperer, men hvor dog Bevisbyrden for Skyld er vendt om, findes for Søtransport i Sølovens § 142, og i Automobiloven, jfr. Bekendtgørelse Nr. 131 af 14. April 1932 § 38. I sidstnævnte Lovbestemmelse henvises der ved *vederlagsfri* Befordring vel til de almindelige Erstatningsregler, saaledes at det paahviler skadelidte at godtgøre Brøde hos Befordreren, men for Skade paa Personer eller Gods,

der befordres med Motorkøretøjet *for Betaling*, indtræder Ansvar, „medmindre det enten oplyses, at den skadelidende forsætligt har hidført Skaden, eller det fremgaar af Omstændighederne, at denne ikke kunde være afværget ved den Agtpaaivenhed og Omhu, der udkræves ved Benyttelsen af Motorkøretøjer saavel i Henseende til Driften som i Henseende til Materiellet. Oplyses det, at den skadelidende ved Uagtsomhed har hidført eller medvirket til Skaden, kan Erstatningen dog nedsættes eller endog helt bortfalde.“

Det er en lignende Skærpelse af Ansvar gennem en Culparegel med omvendt Bevisbyrde, jfr. § 20, der nu for Luftbefordringens Vedkommende i Overensstemmelse med Konventionens Regler foreslaas gennemført for nærværende Udkasts Omraade, dels ved Skade paa Person, § 17, eller Ting, § 18, cfr. dog 3. Stk., og dels for Skade, der følger af Forsinkelse, § 19. I denne paa Grund af Bevisregelen reelt meget følelige Udvidelse af Befordrerens legale Ansvar er der dog ved § 20, 2. Stk., gjort en Indskrænkning, idet Befordreren, for saa vidt angaar Skade paa indskrevet Rejsegods eller Gods, er fri for Ansvar, hvis Skaden skyldes Navigeringsfejl m. v., hvorhos der for samtlige Skader i § 22 fastsættes visse Maksima for Erstatningerne; dog bestemmes det i § 25, at denne Befordrerens Ansvarsfrihed eller Begrænsning af hans Ansvar ikke skal komme til Anvendelse, hvis Skaden er foraarsaget med Forsæt eller ved grov Uagtsomhed af Befordreren eller hans Folk under Udførelsen af deres Tjeneste. Disse Regler er præceptive i skadelidtes Fævor, jfr. § 23.

Om de enkelte Paragraffer bemærkes følgende:

ad § 17.

Herefter er Befordreren inden for den i § 22, 1. Stk., fastsatte Grænse ansvarlig for Skade af den i § 24 omhandlede Art, som forvoldes ved, at en rejsende bliver dræbt eller lider Skade paa Person inden for det i Paragraffen omhandlede Tidsrum, alt medmindre Befordreren kan godtgøre, at Betingelserne for at fritage ham for An-