

farer, fastsætter et maksimum på 1.800 kr. pr. køretøj svarende til sølovens § 122, stk. 2.

Bestemmelserne om ansvar for skade på person og håndbagage findes i lov om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift nr. 117 af 11. marts 1921, hvor der ifølge § 1, jfr. § 5, gælder et objektivt ansvar, medmindre det oplyses, at den skadelidende selv eller en jernbanen uvedkommende tredemand forsætligt eller ved uagtsomhed har hidført skaden. Erstatningens størrelse er ved personskader fastsat til maksimalt 8.000 kr. årlig og for skade på håndbagage i forbindelse hermed til 2.000 kr. For håndbagagens vedkommende i øvrigt må bestemmelsen i jernbaneerstatningsloven dog sammenholdes med statsbanelovens § 8, stk. 4, der for skade på håndbagage i andre tilfælde, d. v. s. når dette ikke har forbindelse med en jernbaneeulykke, men hvor der er tale om en isoleret skade på håndbagage, pålægger jernbanen et almindeligt culpaansvar, men uden begrænsningsbeløb. Det er dog udgangspunktet, at den rejsende selv må passe på sin håndbagage. Endelig er der i statsbanelovens § 20 fastsat regler for indskrevet rejsegods med objektivt ansvar for jernbanen og en ansvarsbegrænsning på 1.500 kr. pr. rejsegodsstykke.

Spørgsmålet om, hvorvidt og i hvilket omfang jernbaneerstatningsloven også omfatter statsbanernes færgedrift, har været berørt i en række domstolsafgørelser, hvor man i tilfælde af ulykker om bord på statsbanernes færger fra de skadelidendes side har forsøgt at få statueret, at jernbaneerstatningslovens objektive ansvar skulle omfatte forholdet fremfor culpa-ansvaret i den gældende sølovs § 171.

Af domme, hvor det er blevet statueret, at søloven måtte finde anvendelse, kan nævnes Juristen 1956 s. 252, hvor en „automobilpassager“ faldt i en olieplet under overfarten med en jernbanefærge og Ugeskrift for Retsvæsen 1956 s. 395, hvor en „ikke-jernbanepassager“ under overfarten fra Helsingborg til Helsingør faldt på dækket. Det samme resultat nåede man til i Ugeskrift for Retsvæsen 1944 s. 963, hvor der dog ikke var tale om personskade.

Derimod har man i Ugeskrift for Retsvæsen 1953 s. 864 statueret, at jernbaneerstatningsloven måtte finde anvendelse, hvor en

passager med en jernbanefærge ved færgens lidt hårde anløb af lejet i Korsør faldt ned ad en trappe, der førte op til promenadedækket, hvorfra udstigningen skulle ske. Retten betragtede formentlig her færgen som en del af Korsør banegård, hvorfor jernbaneerstatningsloven ifølge tidligere afgørelser skulle gælde. Det samme resultat nåede man til i Ugeskrift for Retsvæsen 1959 s. 647 H., hvor en dame under overfarten fra Grossenbrode til Gedser ville forlade den jernbanevogn, hvori hun sad, for at gå på toilettet; da hun gik ud af togvognen, faldt hun ned på dækket, formentlig fordi trappen er blevet fjernet. Denne sidste dom er kommenteret af højesteretspræsident Trolle i Tidsskrift for Rettsvitenskab 1960 s. 229, hvor også flere af de øvrige ovennævnte domme gennemgås.

På baggrund af denne retspraksis kan det formentlig siges, at ansvar for skader forvoldt af de til jernbanerne knyttede færger som hovedregel afgøres efter den gældende sølovs § 171, idet dog forholdet bedømmes efter jernbaneerstatningsloven, når der er tale om adækvat forbindelse med jernbanedrift. Bortset fra grænsetilfælde er der næppe grund til at antage, at nærværende lovudkast gør det nødvendigt at modificere den af retspraksis lagte grænse mellem søloven og jernbanelovgivningen.

Hvad dernæst angår den internationale trafik, så er spørgsmålet reguleret ved en konvention af 25. februar 1961 om befording af personer og rejsegods med jernbane (CIV), der er ratificeret af Danmark den 23. juli 1961. CIV omfatter ifølge art. 1 international togtransport, d. v. s. befording, der sker med international rejsehjemmel ad en rute, der berører mindst to af de kontraherende staters territorier, heri indbefattet mellemliggende færgeruter, af personer, håndbagage og rejsegods. Den således definerede befording falder udenfor dette kapitels område, jfr. nærværende bestemmelse.

Derimod omfatter CIV ikke transport af køretøjer, medmindre der er tale om en form for rejsegods. At køretøjer ikke omfattes af CIV følger formentlig af denne konventions art. 16, der indeholder en fortegnelse over, hvilke genstande der modtages til befording, og som er omfattet af konventionen, idet køretøjer ikke er nævnt i denne fortegnelse, og det bekræftes af stats-