

Nyt om indirekte tab og ansvar for infrastrukturforvalteren

Betydningen af
'konkurrencebestemmelser'

Prof. Vibe Ulfbeck

KØBENHAVNS UNIVERSITET



Problemstillingen

- Opdeling af opgaver mellem Infrastrukturforvalteren (IF) og Jernbanevirksomheden (JBV):

- IF: ansvarlig for banen



- JBV: ansvarlig for tog



- Hvordan reguleres IF's ansvar over for JBV, hvis der sker skader, som IF er helt eller delvis medansvarlig for?

Jernbanelovens regulering

- JBV bærer objektivt ansvar for personskader og tingsskader
- JBL § 52: Regreskrav mod IF kræver culpa
IF også i øvrigt underlagt culpaansvar
- Kanaltildelingsaftalen (adgangskontrakten) mellem IF og JBV, § 11(3):
Afskærer erstatningsansvar for indirekte tab

Internationale jernbanetransporter

- CIM/COTIF - NB: EU er medlem
- Appendix E til CIM/COTIF: 'Contract for the Use of Infrastructure (CUI)'
- Gældende med lovs kraft i DK

Indhold

- Artikel 4: præceptivitet, dog kan 'videregående ansvar' påtages af begge parter
- Artikel 8(1): objektivt ansvar for
 - a) personskader,
 - b) tingskader og
 - c) økonomisk tab, som som følge af erstatningsansvar for transportøren efter CIV og CIM

- Artikel 14(2): ansvarsbegrænsning for personskader til 175 Units of account
- Artikel 15: Ansvarsbegrænsninger kan kun gennembrydes i tilfælde af forsæt eller kvalificeret grov uagtsomhed
- Artikel 19: 'konkurrencebestemmelse':

'In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the manager or against the carrier **only** subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules'.

Modellen

Modellen er velkendt:

- CIM, CMR, luft, sø:
- Strengt, men begrænset ansvar
- Ingen omgåelsesmulighed ved påberåbelse af regler om erstatning uden for kontrakt

EU-Domstolen i sag C-500/20 (Juli 2022)

- Tysk JBV havde aftale med østrigsk IF om brug af bane i Østrig
- Afsporing af tog pga fejl fra IFs side
- JBV lejede erstatningstog for en periode
- Krævede erstatning af IF for tabet herved
- Ifølge aftalen mellem parterne var forholdet reguleret af CUI samt 'almindelige erstatningsregler' i østrigsk ret (culpereglen)

Spørgsmål til Domstolen

1) Competence? Ja

2) Kan der efter formuleringen af art. 8 (1) (b) i Appendix E også kræves erstatning for det økonomiske følgetab, der opstår, når der skal lejes erstatningslokomotiver under en reparationsperiode?

Artikel 8(1)b lyder:

for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property) = ansvarsbegrænsning

Svar: Nej, ingen erstatning for følgetab

3) Indebærer art 4. sammenholdt med art 19(1) i Appendix E, at kontraktsparterne kan udvide deres ansvar ved en 'blanko henvisning' til national ret, hvorefter ansvaret for infrastrukturforvalteren er bredere, derved at det omfatter flere typer af tab, men til gengæld er betinget af culpa?

Svar: Ja (!)

Dvs.: Man kan godt påberåbe sig almindelige erstatningsregler som alternativ til CUI og dermed komme uden om ansvarsbegrænsning

Domstolens begrundelse for 3) :

- Konkurrencebestemmelse angår kun 3. mands adgang til at rette 'direkte krav' (som afskæres)
- Parterne i aftalen kan derimod rette krav mod hinanden baseret på almindelige erstatningsregler

Kritik af afgørelse

Kritik af afgørelse

- Ikke i overensstemmelse med forståelsen inden for CMR, sø, luft etc.
- Grundlæggende misforståelse af konkurrencebestemmelsen
- Henvisning til culparegel kan vel ikke ses som en tilladt 'udvidelse' af ansvaret, da et culpakrav vil udgøre en *begrænsning* sammenlignet med det objektive ansvar (?)
 - => ... Afgørelse må være forkert (?)

Hvordan kunne det ske????



