

Regeringens proposition

1983/84: 117

med förslag till järnvägstrafiklag, m.m.;

beslutad den 1 mars 1984.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

STEN WICKBOM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till en ny järnvägstrafiklag. Lagen innehåller en samlad reglering av järnvägens och andra spårforetags förhållande till transportkunderna och till dem som skadas till följd av spårdriften. Den nya lagen föreslås gälla inte bara trafik med järnväg utan också i vissa delar trafik med tunnelbana och spårväg.

I lagförslaget regleras befordran av passagerare, gods och inskrivet resgods. Lagförslaget innehåller också bestämmelser om järnvägens utomobligatoriska ansvarighet, dvs. dess ansvarighet för skador på personer som inte är passagerare och på egendom som inte befordras som gods eller inskrivet resgods. Slutligen ges också vissa bestämmelser om ordning och säkerhet vid järnvägstrafik.

Nu gällande regler har till stor del tagits upp i förslaget utan sakliga ändringar. Reglerna om järnvägens ansvarighet för skador som tillfogas tredje man har dock arbetats om helt. Enligt gällande rätt är järnvägen normalt ansvarig för sådana skador endast om den har förfarit vårdslöst. Huvudregeln i lagförslaget är att järnvägen skall ersätta sådana skador även om den inte har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Järnvägen svarar emellertid bara vid vårdslöshet för skador som vid en kollision mellan ett spårfordon och ett motorfordon tillfogas ett motorfordon eller personer eller egendom som befordras med ett motorfordon.

Vidare föreslås att i järnvägstrafiklagen tas in straffbestämmelser som svarar mot bestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott. Dessa straffbestämmelser föreslås omfatta inte bara — som enligt gällande rätt — förare av järnvägsfor-

don och tunnelbanetåg utan också andra järnvägs- och tunnelbanetjänstemän som utför uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten.

Den föreslagna lagen ersätter flera nu gällande författningar rörande järnvägstrafik. Av dessa kan nämnas lagen (1886: 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift, lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande och järnvägstrafikstadgan (1966: 202).

I anslutning till förslaget till en ny järnvägstrafiklag föreslås ändringar i bl.a. trafikskadelagen (1975: 1410).

Lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 januari 1985.

Lagförslagen i denna proposition har granskats av lagrådet. Propositionen innehåller därför tre huvuddelar: lagrådsremissen (s. 26), lagrådets yttrande (s. 286) och föredragande statsrådets ställningstaganden till lagrådets synpunkter (s. 307).

För att få skälen till lagförslagen helt klara för sig måste läsaren ta del av alla tre texterna.

1 Förslag till Järnvägstrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfarja. Vad som föreskrivs om järnväg i 1 kap., 2 kap. 1–4 §§ och 5 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg. Bestämmelserna i 6 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg i den utsträckning som anges där.

Av 2 kap. 3 § och 3 kap. 1 § följer att vissa bestämmelser i lagen kan tillämpas även på befordran med annat transportmedel än som anges i första stycket. I fall som avses i 2 kap. 3 § kan därvid bestämmelser i lagen tillämpas på befordran även utom Sverige. Enligt 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skall lagen i vissa fall inte tillämpas på befordran av gods eller inskrivet resgods i trafik med utlandet.

Lagen tillämpas inte på postbefordran med järnväg.

2 § Bestämmelserna i denna lag får inte genom avtal åsidosättas till nackdel för resande eller för avsändare eller mottagare av gods. Avtal som avviker från bestämmelserna i 3 kap. får dock träffas, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

Avtal om att framtida tvister med anledning av förhållanden som regleras i denna lag skall avgöras av skiljemän får göras gällande endast i fråga om tvister som rör godsbefordran.

3 § Om järnvägen inte fullgör i lag eller annan författning föreskriven befordringsskyldighet och om det därigenom uppkommer skada för någon till vars förmån befordringsskyldigheten gäller, är järnvägen skyldig att ersätta skadan.

4 § Järnvägens ansvar enligt denna lag omfattar också vad den som är anställd hos järnvägen gör eller underlåter att göra i tjänsten samt vad den som järnvägen annars anlitar för verksamheten gör eller underlåter att göra vid utförandet av sitt uppdrag.

5 § Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befodringsavtal som avses i lagen förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket.

Preskriptionstiden är

vid dödsfall

tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

vid personskada som inte har lett till döden

tre år från den händelse som orsakade skadan,

vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods

ett år från dagen då godset eller resgodset lämnades ut eller, om det inte har lämnats ut, från den dag då det senast skulle ha lämnats ut.

vid sakskada i andra fall	tre år från den händelse som orsakade skadan,
för annan fordran	ett år från det att fordringen uppkom.

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Om tiden för talan har försettits, får fordran inte heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

De särskilda reglerna om preskription i denna paragraf gäller inte, om en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande och fordringen inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap.

6 § Talan mot järnvägen om ersättning för skada som avses i denna lag får väckas vid

1. den domstol som enligt annan lag är behörig att pröva sådan talan,
2. domstolen i avrese-, avsändnings- eller bestämmelseorten, om orten ligger i Sverige och talan gäller ersättning enligt någon bestämmelse i 2–4 kap.,
3. domstolen i ort på tågferjelinje, om orten ligger i Sverige och talan gäller skada som har inträffat i samband med trafik med svensk tågferja på linjen.

7 § Sådana bestämmelser i denna lag som anger särskild beräkningsgrund för skadestånd eller som begränsar skadestånd till beloppet tillämpas inte på anspråk mot järnvägen, när järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

8 § Järnvägen får åberopa denna lags bestämmelser om förutsättningar för eller begränsning av ansvarigheten för skada, även om anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på lagen görs gällande på annan grund.

9 § Om anspråk på ersättning för skada som järnvägen är ansvarig för enligt denna lag riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, gäller i fråga om denne vad som sägs i 7 och 8 §§ om järnvägen. Om anspråket grundas på brottsligt förfarande av den mot vilken anspråket riktas och detta inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap., får han dock inte mot anspråket göra gällande att talan mot järnvägen gått förlorad på grund av preskription enligt 5 §.

10 § Om järnvägen har en förfallen fordran för sin befattning med egendom som den innehar med anledning av ett befodringsavtal som avses i denna lag, är järnvägen inte skyldig att lämna ut egendomen till den som är betalningsskyldig för fordringen förrän fordringen har blivit betald eller säkerhet har ställts för betalningen. När endast en del av en sändning begärs utlämnad, får järnvägen dock inte hålla kvar delen, om värdet av återstoden täcker fordringen.

Rätt att hålla kvar egendom till säkerhet för en sådan fordran som avses i

första stycket föreligger också, när tredje man har hand om egendomen för förvaring på uppdrag av järnvägen eller när egendomen finns hos en annan järnväg som har deltagit i utförandet av befodringsavtalet. Tredje man som har hand om egendom för förvaring på uppdrag av järnvägen har också rätt att hålla kvar egendomen till säkerhet för en egen fordran på betalning för förvaringen.

11 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

2 kap. Befordran av resande

Järnvägens ansvarighet

1 § Om en resande skadas till följd av järnvägsdriften medan han uppehåller sig i eller stiger på eller av ett järnvägsfordon, skall järnvägen ersätta skadan.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

2 § Om egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods helt eller delvis går förlorad eller skadas i samband med att den resande tillfogas sådan skada som järnvägen är ansvarig för enligt 1 §, skall järnvägen ersätta också skadan på egendomen.

Om egendomen går förlorad eller skadas under befordringen i annat fall än som avses i första stycket, är järnvägen ansvarig endast om fel eller försummelse ligger järnvägen till last.

3 § Om järnvägen blir tvungen att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och befordrar eller låter befordra de resande med annat transportmedel och om en resande till följd av denna befordran tillfogas personskada eller sådan sakskada som avses i 2 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befodringsättet. Bestämmelserna i 1 kap. 5 och 6 §§ skall dock tillämpas.

Ersättningens storlek m.m.

4 § I fråga om skadestånd enligt 1 eller 2 § gäller 5 kap. samt 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen (1972: 207).

Vid sakskada som avses i 2 § är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring för det år då den händelse som orsakade skadan inträffade.

Särskilda bestämmelser om internationell befordran

5 § Bestämmelserna i 6–13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befodringshandling som avses i tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (internationell befordran).

6 § Vid internationell befordran skall, i stället för 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207), gälla att skadestånd jämkas i den mån vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

7 § Ersättning för framtida inkomstförlust eller förlust av underhåll fastställs i form av ett engångsbelopp, om den skadelidande inte begär annat.

8 § Om järnvägen vid internationell befordran har ådragit sig ersättnings-skyldighet enligt 2 § första stycket, skall vid tillämpningen av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp om 2 000 francs. Med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet.

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

Omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

9 § På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta med fem procent per år från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då järnvägen fick tillgång till den utredning som behövs för att ersättningens belopp skall kunna bestämmas.

10 § Den som vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall inom tre månader från det att han fick kännedom om skadan lämna meddelande om skadefallet.

Meddelandet skall lämnas till någon av följande järnvägar, förutsatt att järnvägen har sitt säte i Sverige eller i en annan stat som är ansluten till den konvention som nämns i 5 §:

1. järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade,
2. järnväg i avreseorten,
3. järnväg i bestämelseorten,
4. järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort.

Har skadan orsakats genom vållande på järnvägens sida eller har någon järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade på annat sätt fått kännedom om detta, behöver meddelande inte lämnas.

11 § Den som inte har iakttagit sin skyldighet enligt 10 § att lämna meddelande om skadefallet har förlorat rätten till ersättning, om inte underlåtenheten beror på förhållande som han inte kan lastas för.

12 § Den som utan att väcka talan vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall framställa kravet skriftligen hos någon av de järnvägar som anges i 10 §. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om handläggningen av sådana ersättningskrav.

Om någon framställer anspråk på ersättning enligt första stycket, skall i preskriptionstiden för detta anspråk inte räknas in tiden från det att anspråket framställdes intill den dag då järnvägen skriftligen meddelar att den inte medger anspråket och återsänder de handlingar som har sänts in med framställningen. Om järnvägen medger anspråket till en del, fortsätter preskriptionstiden att löpa endast för den återstående delen av anspråket. Påstår någon att krav eller svar på detta har tagits emot av motparten eller

att handlingarna har återsänts, ankommer det på honom att bevisa detta. Förnyade krav avseende samma skada medför inte något ytterligare uppehåll i beräkningen av preskriptionstiden.

13 § I sådana fall som avses i 3 § skall vid internationell befordran, förutom 1 kap. 5 och 6 §§, även 2 kap. 10–12 §§ tillämpas.

3 kap. Godsbefordran

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel tillämpas på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik som sker mot betalning. Har avtal träffats om sådan befordran, tillämpas kapitlet på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På godsbefordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM).

Ingående och fullgörande av befordringsavtal

Avtalets tillkomst

2 § För avtal om godsbefordran gäller allmänna regler om hur avtal ingås.

Transporthandlingar

3 § Avsändaren är skyldig att på järnvägens begäran upprätta en transporthandling och järnvägen är skyldig att på avsändarens begäran ta emot en sådan handling, om de inte kommer överens om att någon transporthandling inte skall användas.

Avsändaren och järnvägen bestämmer gemensamt hur transporthandlingen skall vara utformad. Om någon av dem begär det, skall transporthandlingen dock ha den utformning som anges i 4–6 §§. En sådan transporthandling benämns fraktsedel.

4 § En fraktsedel består av två blad, avsändarbladet och mottagarbladet. Ytterligare blad skall upprättas, om järnvägen begär det.

När järnvägen tar emot godset till befordran, skall den på avsändarbladet och mottagarbladet genom stämpling eller på annat lämpligt sätt erkänna mottagandet och ange dagen för detta. Avsändarbladet skall snarast därefter återlämnas till avsändaren. Mottagarbladet behålls av järnvägen för att överlämnas till mottagaren.

5 § I samtliga fraktsedelsblad skall anges

1. avsändarens namn och adress,
2. bestämmelsestationen,
3. mottagarens namn och adress,
4. godsbeskrivning,
5. i fråga om farligt gods, dess tekniska benämning och de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

6 § Om avsändaren i fraktsedeln för in andra uppgifter än som avses i 5 § är dessa utan verkan mot järnvägen, om inte denna uttryckligen har medgett att uppgifterna förs in.

Avsändaren är skyldig att i fraktsedeln lämna de ytterligare uppgifter som järnvägen begär. Sådan begäran får avse endast uppgifter av det slag som järnvägen offentligt har tillkännagett att den kan komma att kräva.

7 § Avsändaren är skyldig att ersätta järnvägen för kostnader och skador som uppkommer för den till följd av att de uppgifter som avsändaren lämnar i fraktsedeln är oriktiga, otydliga eller ofullständiga.

Åtgärder när järnvägen tar emot godset

8 § Innehåller fraktsedeln uppgift om antalet kollin eller uppgift som avser identifieringen av kollin, skall järnvägen när den tar emot godset till befördran kontrollera om uppgiften är riktig. Detta gäller dock inte, om avsändaren har lastat godset eller om förhållandena annars är sådana att järnvägen har godtagbara skäl att underlåta kontrollen. Företas inte kontroll, skall detta anmärkas i fraktsedeln, om det inte framgår av denna att godset har lastats av avsändaren. Anmärkning skall också göras i fraktsedeln, om järnvägen finner att en uppgift är oriktig.

När järnvägen tar emot godset, skall järnvägen göra en yttre besiktning. Om godset eller förpackningen därvid bedöms inte vara i gott skick, skall järnvägen anmärka detta och ange i vilket hänseende som brister föreligger. Anmärkningen skall göras i fraktsedeln eller, om fraktsedel inte har upprättats, på annat tydligt sätt.

Fraktsedelns bevisverkan m.m.

9 § Avtalsvillkor som anges i fraktsedeln skall antas återge befodringsavtalets innehåll, om inte annat visas. Har i fråga om uppgifterna om antalet kollin eller identifieringen av dessa någon anmärkning enligt 8 § första stycket inte gjorts i fraktsedeln skall uppgifterna anses vara riktiga, om annat inte visas eller om det inte av fraktsedeln framgår eller annars är uppenbart att avsändaren har lastat godset. Uppgifter som har bekräftats av järnvägen är alltid gällande mot den.

Har järnvägen inte framställt någon anmärkning enligt 8 § andra stycket och visas inte något annat, skall godset och förpackningen anses ha varit i gott skick, såvitt kunnat bedömas vid en yttre besiktning, när järnvägen tog emot det till befördran.

Bristfällig förpackning m.m.

10 § Avsändaren skall svara för skador och kostnader som uppkommer för järnvägen på grund av att godset inte har varit förpackat eller varit bristfälligt förpackat eller på grund av att avsändaren har förfarit felaktigt i samband med lastning som har ombesörjts av honom. Detta gäller dock inte, när järnvägen har insett eller borde ha insett faran men har underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att avvärja den.

Farligt gods

11 § När avsändaren överlämnar farligt gods till järnvägen, skall han noga underrätta den om vad faran består i och om de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

Om avsändaren har överlämnat farligt gods till järnvägen och järnvägen därvid inte kände till farans art och vilka försiktighetsåtgärder som skulle vidtas, är avsändaren skyldig att ersätta järnvägen för skador och kostnader på grund av detta. I fråga om järnvägens rätt att vidta åtgärder för att avvärja faran gäller 6 kap. 7 §.

Påstår järnvägen att den inte har känt till något förhållande som angår godsets farlighet, skall påståendet godtas, om det inte har lämnats någon upplysning om förhållandet i fraktsedel och avsändaren eller mottagaren inte visar att järnvägen ändå kände till förhållandet.

Rätt att förfoga över godset under befordringen

12 § Under befordringen får avsändaren förfoga över godset genom att hos järnvägen begära att befordringen avbryts eller att godset lämnas ut på en station under vägen eller till en annan mottagare än som tidigare har angetts eller genom annan liknande anvisning.

Järnvägen är inte skyldig att följa en anvisning, om det skulle medföra att en sändning delas, störningar uppstår i järnvägsdriften eller en annan sändnings avsändare eller mottagare orsakas skada. Kan den station där den begärda åtgärden skulle utföras inte underrättas medan det fortfarande är möjligt att utföra den, får järnvägen lämna anvisningen utan åtgärd.

Kan en anvisning inte följas av skäl som anges i andra stycket, skall järnvägen genast underrätta avsändaren om detta.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande sin rätt enligt 15 §.

13 § När järnvägen följer en anvisning som avsändaren har lämnat enligt 12 §, har järnvägen rätt att av avsändaren få skäligen ersättning för detta. Om skada har uppkommit, har järnvägen rätt till ersättning även för skadan. Ersättning utgår dock inte, om fel eller försummelse ligger järnvägen till last.

14 § Om järnvägen inte följer en anvisning som den enligt 12 § är skyldig att följa eller om den inte lämnar en sådan underrättelse som avses i 12 § tredje stycket, är järnvägen skyldig att ersätta den skada som uppkommer genom detta.

Järnvägen är också ansvarig för skador som tillfogas mottagaren på grund av att järnvägen följer en anvisning av avsändaren, fastän dennes rätt att förfoga över godset har upphört enligt 12 § fjärde stycket.

Godsets utlämnande m.m.

15 § Om avsändaren inte har förordnat annat med stöd av 12 §, får mottagaren göra gällande de rättigheter som tillkommer honom enligt befodringsavtalet

1. när godset har kommit till bestämmelsestationen eller till en annan plats där godset enligt befodringsavtalet får lämnas ut,

2. när det har fastslagits att godset har gått förlorat,

3. när den tid som nämns i 22 § andra stycket har gått ut utan att godset har lämnats ut till mottagaren.

En mottagare som med stöd av första stycket 1 begär att få ut godset eller mottagarbladet av fraktsedeln blir därmed skyldig att till järnvägen genast erlagga de belopp som han skall betala enligt befodringsavtalet.

16 § Om gods som har belagts med efterkrav lämnas ut till mottagaren, fastän efterkravsbeloppet inte har betalats, är järnvägen skyldig att intill detta belopp ersätta avsändaren för den skada som han lider därigenom. Mottagaren är skyldig att ersätta järnvägen vad den har betalat till avsändaren.

Befordringshinder

17 § Om det visar sig omöjligt att befordra godset till den plats där det skall lämnas ut, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren.

Kan godset befordras till den plats där det skall lämnas ut endast om avvikelse görs från befordringsavtalet, skall järnvägen också begära anvisning från avsändaren, om inte avvikelsen saknar nämnvärd betydelse. Om järnvägen inte får någon anvisning inom skälig tid, är järnvägen skyldig att vidta de åtgärder som järnvägen, mot bakgrund av sin kännedom om omständigheterna, anser bäst tillgodose avsändarens intresse.

Om avsändarens rätt att förfoga över godset har upphört, skall vad som sägs om avsändaren i första och andra styckena i stället gälla mottagaren.

Utlämningshinder

18 § Om det, sedan godset har kommit till den plats där det skall lämnas ut, visar sig att det föreligger hinder för godsets utlämning, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren eller, om dennes rätt att förfoga över godset har upphört, från mottagaren.

Om mottagaren begär att få ut godset fastän han tidigare har vägrat att ta emot det, eller om annars hinder för att lämna ut godset upphör, skall godset lämnas ut till mottagaren, om inte avsändaren har förordnat annat genom en anvisning som har nått järnvägen innan utlämningshindret upphörde. Lämnas godset ut, skall järnvägen genast underrätta avsändaren om detta.

Kostnader vid befordrings- eller utlämningshinder

19 § Om järnvägen har begärt eller följt en anvisning enligt 17 eller 18 § eller vidtagit åtgärder med stöd av 17 § andra stycket, har den rätt till skälig ersättning för detta. Ersättning utgår dock inte, om fel eller försumelse ligger järnvägen till last.

Uppläggning av godset

20 § Om järnvägen har begärt anvisning enligt 17 § första stycket eller 18 § första stycket men inte inom skälig tid fått någon anvisning som den rimligen är skyldig att följa, skall befordringen anses avslutad. Järnvägen är dock skyldig att med de inskränkningar som följer av 21 § förvara godset åt den som till följd av befordringsavtalet är berättigad till godset. Järnvägen kan därvid uppdra förvaringen åt tredje man.

Försäljning av godset

21 § Vid befordrings- eller utlämningshinder får järnvägen utan att invänta anvisning sälja godset, om detta är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd annars ger anledning till det eller om kostnaden för godsets förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde. Järnvägen får även sälja godset, om den efter en skälig tids förvaring ännu inte har fått någon anvisning om annan åtgärd som den rimligen får anses skyldig att vidta. Om försäljningsvärdet uppenbarligen inte täcker försäljningskostnaderna, får godset bortskaffas i stället för att säljas.

Försäljning skall ske på offentlig auktion eller, om detta inte är lämpligt, på något annat sätt som är betryggande för den som har rätt till godset. Om det är möjligt, skall avsändaren och mottagaren i god tid underrättas om tid och plats för försäljningen.

Om godset säljs, skall köpeskillingen sändas till den som till följd av

befordringsavtalet hade rätt till godset, sedan järnvägen från köpeskillingen har dragit av vad den har att fordra på grund av befordringen, förvaringen och försäljningen av godset. Om järnvägens fordran överstiger köpeskillingen, är den som hade rätt till godset skyldig att täcka bristen.

Järnvägens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

22 § Järnvägen är ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas medan järnvägen innehar det på grund av befordran. Järnvägen är också ansvarig för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med att lämna ut godset.

Dröjsmål med att lämna ut godset föreligger, när järnvägen inte är beredd att lämna ut godset inom avtalad tid eller, om någon tid inte har avtalats, inom den frist som järnvägen skäligen bör medges med hänsyn till omständigheterna.

Har järnvägen gods under förvaring enligt 20 §, svarar järnvägen för godset enligt allmänna regler om förvaring. I fråga om preskription av ersättningsanspråk gäller dock 1 kap. 5 §. Om järnvägen har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar järnvägen endast för att denne har valts och getts instruktioner med tillbörlig omsorg.

23 § Järnvägen är fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om järnvägen visar att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet har orsakats av

1. fel eller försummelse av den som till följd av befordringsavtalet var berättigad till godset,
2. sådan anvisning av den berättigade som inte har föranletts av fel eller försummelse från järnvägens sida,
3. godsets bristfälliga beskaffenhet, eller
4. någon omständighet som inte kan hänföras till befordringen och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

24 § Järnvägen är vidare fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om förlusten, minskningen eller skadan är en följd av den särskilda risk som är förbunden med

1. att godset har befordrats i öppen vagn, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,
2. att godset inte är förpackat eller är bristfälligt förpackat och det är fråga om sådant gods, som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada när förpackningen är bristfällig eller saknas,
3. att godset har lastats eller lossats på ett felaktigt sätt och lastningen eller lossningen inte har utförts genom järnvägens försorg,
4. att godset är av sådan beskaffenhet att det är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, till exempel genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning eller svinn,
5. att gods, som järnvägen enligt sina villkor inte tar emot till befordran eller tar emot endast på särskilda villkor, har lämnats in under oriktig, otydlig eller ofullständig benämning,
6. att avsändaren har underlåtit att vidta föreskrivna försiktighetsåtgärder, när han har lämnat in gods som järnvägen tar emot till befordran endast på särskilda villkor,
7. att befordringen avser levande djur, eller

8. att sändningen är sådan att den enligt befodringsavtalet eller föreskrift i författning skall åtföljas av vårdare eller tillsynsman, dock endast om förlusten, minskningen eller skadan är en följd av den fara som var anledningen till att vårdare eller tillsynsman skulle vara med vid befodreringen.

Visar järnvägen att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till omständigheterna kan vara en följd av en sådan särskild risk som avses i första stycket, skall den antas vara en följd av denna risk, om det inte visas att så inte är fallet. När det i ett sådant fall som avses i första stycket 1 är fråga om onormalt stor minskning eller om förlust av hela kollin, skall detta dock inte antas vara en följd av att godset har befodrats i öppen vagn.

Skall befodrningen enligt avtalet ske i en vagn som är utrustad med särskilda anordningar för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, får järnvägen inte till befrielse från ansvarighet åberopa den risk som avses i första stycket 4. Järnvägen får dock åberopa denna risk, om den visar att förlusten, minskningen eller skadan beror på någon annan omständighet än att järnvägen inte har följt erhållna anvisningar eller att den inte har gjort vad den med hänsyn till omständigheterna borde ha gjort i fråga om val, underhåll och användning av de särskilda anordningarna.

Järnvägen får till befrielse från ansvarighet åberopa första stycket 7 endast om den visar att förlusten, minskningen eller skadan beror på någon annan omständighet än att järnvägen inte har följt erhållna anvisningar eller har försummat att vidta de åtgärder som med hänsyn till omständigheterna hade kunnat fordras.

25 § Om ett skadefall som avses i 22 § första stycket delvis har sin grund i omständigheter som enligt 23 eller 24 § medför att järnvägen är fri från ansvarighet, svarar järnvägen för skadefallet till den del det inte har sin grund i någon sådan omständighet.

26 § Vill någon som är part i ett befodringsavtal göra järnvägen ansvarig enligt 22 § första stycket för att gods har gått förlorat, minskats eller skadats, åligger det honom att visa att skadefallet har inträffat medan järnvägen innehade godset för att fullgöra avtalet. Om järnvägen i anslutning till en tidigare järnvägsbefodrning har ingått avtal om ny befodrning utan att godset däremellan har lämnats ut eller sändningen ändrats (nyinlämning), skall minskningen eller skadan hänföras till den senare befodreringen, om det begärs av den som till följd av det nya befodringsavtalet är berättigad till godset och denne visar att minskningen eller skadan har inträffat medan godset innehades för någon av befodrningarna.

27 § Är järnvägen inte beredd att lämna ut godset på avtalad plats inom 30 dagar från avtalad tid för utlämning eller, om särskild tid inte har avtalats, inom 60 dagar från det att godset togs emot till befodrning, får den som har rätt att få ut godset begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Järnvägen är skyldig att underrätta den som har fått ersättning för förlust enligt första stycket när godset kommer till rätta, om denne har begärt det i samband med att han tog emot ersättning för förlusten. Järnvägen skall skriftligen bekräfta en sådan begäran.

Har den som har begärt underrättelse enligt andra stycket fått en sådan underrättelse och inom 30 dagar därefter krävt att godset skall lämnas ut

till honom, är järnvägen skyldig att lämna ut godset. Som villkor för detta får järnvägen inte uppställa annat krav än att vad den har betalat i ersättning för förlusten av godset skall återbetalas. Vad som nu har sagts berör inte rätten till ersättning för dröjsmål med utlämnandet eller annan ersättning som kan grundas på befodringsavtalet.

Framställs inte begäran som avses i andra stycket eller krävs inte att godset lämnas ut enligt tredje stycket inom den tid som anges där, får järnvägen förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

28 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för förlust eller minskning av gods, beräknas ersättningen efter godsets värde på avsändningsorten vid tiden då godset togs emot till befodran. Värdet bestäms efter marknadspriset eller, om sådant pris saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Järnvägens ansvarighet enligt första stycket är begränsad till 150 kronor per kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med befodringen. Utläggen skall ersättas helt, om godset har gått förlorat, och annars till den del som svarar mot minskningen.

Ersättningens storlek när gods har skadats

29 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för skada på gods och skadan inte har uppkommit till följd av dröjsmål med att lämna ut godset, skall ersättningen motsvara värdeminskningen beräknad efter godsets värde enligt 28 § första stycket. Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med befodringen till den del som svarar mot värdeminskningen.

Ersättningen enligt första stycket får inte överstiga vad som skulle ha betalats om sändningen hade gått förlorad eller, när endast en del av sändningen har minskat i värde till följd av skadan, denna del hade gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

30 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för skada i anledning av dröjsmål med att lämna ut godset, däri inbegripet skada på godset, är ersättningsskyldigheten begränsad till vad som motsvarar tre gånger befodringsavgiften. När ersättning för samma gods skall utgå även för minskning av godset enligt 28 § eller för skada på godset enligt 29 §, är järnvägens sammanlagda ersättningsskyldighet i stället begränsad till vad som skulle ha utgått enligt 28 §, om godset hade gått förlorat.

Reklamation

31 § Den som vill begära ersättning av järnvägen för att gods har minskats, skadats eller gått förlorat eller för dröjsmål med att lämna ut godset, skall utan oskäligt uppehåll göra anmärkning till järnvägen om minskningen, skadan, förlusten eller dröjsmålet. Den som inte gör detta har förlorat rätten till ersättning, om inte järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 1 kap. 4 § har orsakat skadefallet uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Befordran som utförs av flera järnvägar efter varandra

32 § Om en befordran på grund av ett och samma befordringsavtal skall utföras av flera järnvägar efter varandra, ansvarar varje järnväg gentemot avsändaren och mottagaren för befordringen i dess helhet enligt avtalet.

4 kap. Befordran av inskrivet resgods

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel tillämpas på resgods som har inskrivits för befordran med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV).

Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för samtliga järnvägar.

Inskrivet resgods

2 § Som inskrivet resgods anses egendom som järnvägen i anslutning till avtal om personbefordran tar emot av den resande för befordran på den sträcka som personbefordringsavtalet omfattar.

Resgodsbevis m.m.

3 § När järnvägen tar emot resgods som den resande lämnar för befordran, skall järnvägen bekräfta mottagandet genom att utfärda resgodsbevis.

Är resgodset vid inlämningen i bristfälligt skick eller visar det tydliga tecken på att vara skadat, skall järnvägen anteckna detta i resgodsbeviset. Om den resande inte godtar en sådan anteckning, behöver järnvägen inte fullfölja befordringen. Resgodset skall i så fall genast återlämnas.

Järnvägens rätt att avbryta befordran m.m.

4 § Om farligt gods har överlämnats för befordran som inskrivet resgods, är järnvägen inte skyldig att fullgöra befordringen. För sådan egendom gäller 6 kap. 7 §.

Järnvägen är inte heller skyldig att som inskrivet resgods befordra egendom som inte är farlig men som järnvägen enligt vad den har gett till känna inte tar emot för sådan befordran på grund av andra särskilda egenskaper hos egendomen. Järnvägen är dock skyldig att befordra egendom som den har tagit emot, om järnvägen vid mottagandet kände till eller borde ha fastställt att egendomen hade sådana särskilda egenskaper.

Är järnvägen inte skyldig att befordra inskrivet resgods, får järnvägen lägga upp resgodset för förvaring för den resandes räkning. Järnvägen har därvid rätt till ersättning för kostnader och skador som resgodsets inlämning eller befordran har förorsakat. Rätt till ersättning för skador föreligger dock inte, om järnvägen har underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra skadorna trots att den insåg eller borde ha insett att de sannolikt skulle uppkomma.

Utlämnning av inskrivet resgods m.m.

5 § Innehavaren av resgodsbeviset är berättigad att få ut resgodset på bestämelsestationen mot att han lämnar tillbaka beviset. Järnvägen får dock inte lämna ut resgodset, om det skäligen kan antas att innehavaren av resgodsbeviset använder beviset obehörigen.

Kan den som begär utlämning inte lämna tillbaka resgodsets beviset, skall järnvägen ändå lämna ut resgodset, om den som begär utlämning visar att han har rätt till godset. Råder osäkerhet rörande rätten till godset, får järnvägen fordra att säkerhet ställs.

Om järnvägen lämnar ut inskrivet resgodset i strid med första eller andra stycket, är järnvägen skyldig att ersätta skada som därigenom uppkommer för den som har rätt till godset.

6 § Har inskrivet resgodset inte hämtats vid utgången av fjärde dagen efter ankomstdagen, anses järnvägen därefter inneha resgodset endast för förvaring. I fråga om levande djur får järnvägen förbehålla sig en kortare avhämtningsfrist.

7 § Har järnvägen innehaft inskrivet resgodset för förvaring i tre månader, får järnvägen sälja resgodset eller, om försäljningsvärdet uppenbarligen inte täcker försäljningskostnaderna, bortskaffa det. Vad som nu har sagts gäller dock inte, om järnvägen inom den nämnda tiden har fått anvisning om någon annan åtgärd med resgodset som järnvägen rimligen får anses skyldig att vidta.

Utan att iaktta den tidsfrist som anges i första stycket får järnvägen sälja eller bortskaffa resgodset som är utsatt för snar förstörelse eller vars art eller tillstånd på annat sätt ger anledning till sådan åtgärd. I fråga om levande djur får järnvägen även vidta andra åtgärder som omständigheterna kräver.

För försäljning gäller 3 kap. 21 § andra och tredje styckena i tillämpliga delar. Kan den som hade rätt till resgodset inte nås och hör han inte heller av sig inom två år från försäljningen, tillfaller dock överskottet av försäljningen järnvägen.

Järnvägens ansvarighet

8 § Järnvägen är ansvarig, om inskrivet resgodset går förlorat, minskas eller skadas, medan järnvägen har hand om det för befordran.

Under den tid då järnvägen innehar resgodset för förvaring enligt 4 eller 6 § svarar järnvägen för det enligt allmänna regler om förvaring. I fråga om preskription av ersättningsanspråk gäller dock 1 kap. 5 §. Om järnvägen har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar järnvägen endast för att denne har valts och getts instruktioner med tillbörlig omsorg.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om den visar att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av

1. fel eller försummelse av den resande,
2. resgodsets bristfälliga beskaffenhet, eller
3. någon omständighet som inte kan hänföras till befordringen och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

Järnvägen är vidare fri från ansvarighet, om den gör sannolikt att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av resgodsets särskilda beskaffenhet eller av att resgodset har saknat förpackning eller varit bristfälligt förpackat.

9 § Om järnvägen inte är beredd att på den resandes begäran lämna ut resgodset på bestämmelsestationen vid en tidpunkt då järnvägen skäligen borde ha hållit det tillgängligt, är järnvägen ansvarig för skada som uppkommer för den resande genom dröjsmålet.

Järnvägen är dock fri från ansvarighet, om den visar att dröjsmålet har orsakats av något förhållande som anges i 8 § tredje stycket.

10 § Är järnvägen inte beredd att lämna ut inskrivet resgods på bestämelsestationen före utgången av fjärde dagen efter den dag då resgodset borde ha anlänt dit, får den resande begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Har den resande fått ersättning som avses i första stycket och kommer resgodset till rätta, tillämpas 3 kap. 27 § andra—fjärde styckena.

Ersättnings storlek

11 § Om järnvägen i annat fall än som avses i 5 § tredje stycket eller 8 § andra stycket är ansvarig för att inskrivet resgods har gått förlorat, minskats eller skadats, är järnvägens ansvarighet begränsad till ett belopp som för varje kolli motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring för det år när den händelse som orsakade skadan inträffade. Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för hela resgodsavgiften, om resgodset har gått förlorat, och i annat fall för så mycket av avgiften som svarar mot minskningen eller värdeminskningen.

12 § Om en resande har lidit skada som järnvägen är ansvarig för enligt 9 §, är järnvägens ansvarighet begränsad till 100 kronor för varje påbörjat dygn som järnvägen har dröjt med utlämningen efter det att resgodset har begärts utlämnat. Järnvägen är dock inte skyldig att för resgods som omfattas av ett och samma resgodsbevis lämna högre ersättning än 1 000 kronor.

Reklamation

13 § Om den resande vill begära ersättning av järnvägen för att resgods har minskats, skadats eller gått förlorat eller för dröjsmål med att lämna ut godset, skall han utan oskäligt uppehåll göra anmärkning till järnvägen om minskningen, skadan, förlusten eller dröjsmålet. Gör han inte det, har han förlorat rätten till ersättning, om inte järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 1 kap. 4 § har orsakat skadefallet uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

5 kap. Ansvarighet i annat fall än vid befordran

1 § Om någon i annat fall än som förut har nämnts i denna lag har tillfogats personskada eller sakskada till följd av järnvägsdriften, skall järnvägen ersätta skadan med de undantag som anges i andra stycket och i 2 §.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

2 § Skadas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik eller skadas ett sådant fordon eller egendom som befordras med ett sådant fordon, är järnvägen ansvarig endast om skadan har orsakats genom fel eller försummelse på järnvägens sida eller genom bristfällighet i någon anordning för järnvägsdriften.

3 § I fråga om skadestånd enligt detta kapitel gäller 5 kap. och 6 kap. 1–3 §§ skadeståndslagen (1972: 207).

Har vållande på den skadelidandes sida medverkat till skador på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar, får skadeståndet jämkas endast om medverkan har skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Skadas ett motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som befordras med ett sådant fordon, skall medverkan till denna sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon som den skadade egendomen befordrades med eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

6 kap. Ordning och säkerhet vid järnvägstrafik

1 § Utan trafikföretagets tillstånd får inte någon beträda spårområden för järnväg eller tunnelbana utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

Utan spårvägens tillstånd får inte någon beträda en sådan del av en spårvägs spårområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som bryter mot förbudet i första eller andra stycket döms till böter, högst 1 000 kronor, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

2 § Om någon har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men inte 1,5 promille, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vad som sägs i första stycket gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område avlägsna den som överträder förbudet i 1 § första stycket, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är ooundgängligen nödvändigt, får han omhänderta en sådan person. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Den omhändertagne får hållas

kvar till dess att han har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

4 § För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Han bör i första hand försöka tala personen till rätta genom upplysningar och anmaningar.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

5 § Järnvägen får undersöka innehållet i resgodskollin eller godssändningar, om innehållet är okänt för järnvägen och det finns skäl att misstänka att de innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften.

Kan det med fog antas att resgoods innehåller något som järnvägen har förklarat att den inte befordrar på det sätt som är i fråga eller att innehållet i en godssändning inte motsvarar de uppgifter som avsändaren har lämnat om det, får järnvägen undersöka resgodsets eller sändningens innehåll. Detta gäller även om järnvägen inte har förbehållit sig det i befodringsavtalet.

Undersökningar bör företas i vittnes närvaro. Vid en undersökning enligt andra stycket skall om möjligt den resande eller, om undersökningen avser gods, avsändaren eller mottagaren beredas tillfälle att närvara.

6 § Om en resande i ett järnvägsfordon har med sig egendom som inte får medföras som handresgods och om den resande på järnvägspersonalens uppmaning inte avlägsnar egendomen, får järnvägen ta hand om den. Om det är nödvändigt med hänsyn till egendomens farlighet, får järnvägen ta hand om egendomen utan att först anmoda den resande att avlägsna den.

7 § Har järnvägen tagit hand om egendom enligt 6 § eller tagit emot egendom för befordran som inskrivet resgods och är egendomen av farlig beskaffenhet, får järnvägen avlägsna, oskadliggöra eller förstöra egendomen, om det inte skäligen kan antas att faran kan avvärras genom mindre långtgående åtgärder.

Första stycket skall också tillämpas på gods som järnvägen har tagit emot under omständigheter som anges i 3 kap. 11 § andra stycket.

Järnvägen är inte skyldig att ersätta den skada som tillfogas den resande eller avsändaren eller mottagaren genom åtgärder som får vidtas enligt första eller andra stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985. Genom lagen upphävs

1. lagen (1886: 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,

2. lagen (1916: 238) angående tillämpning med avseende å elektrisk järnväg av bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 (nr 7 s.1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,

3. lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde.

4. lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande,

5. järnvägstrafikstadgan (1966: 202).

I fråga om en befordran som har påbörjats före ikraftträdandet tillämpas dock fortfarande äldre bestämmelser.

2 Förslag till

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Härigenom föreskrivs att 11, 12 och 20 §§ trafikskadelagen (1975: 1410) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av annan. Ersättning enligt första stycket utgår ej för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap därom följde med fordonet eller lät egendom befordras med detta.

Skadas ett spårfordon som omfattas av järnvägstrafiklagen (1984:000) och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett sådant fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. Uppkommer därvid också skada på egendom som ingår i spåranläggningen, gäller vad nu har sagts även i fråga om denna skada.

12 §

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller brist-

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan *till sakskada* anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordra-

Nuvarande lydelse

fällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Föreslagen lydelse

des eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. *Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning för denna har medverkat till skadan.*

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

20 §

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

Är ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt lag eller annan författning ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till *grunden för ersättningsansvaret* på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1984:000) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till *den medverkan som har förekommit* på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs att 4 § 4 mom. lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott¹ skall upphöra att gälla vid utgången av december 1984.

¹ Senaste lydelse 1982: 303.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Alkoholutandningsprov får företagas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får företagas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § järnvägs- trafiklagen (1984:000)*. Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

2 §¹

Alkoholutandningsprov får rutinmässigt företagas på

1. förare av motordrivet fordon som stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll,

2. den som kan antagas under förande av motordrivet fordon ha, med eller utan skuld, haft del i uppkomsten av trafikolycka,

3. den som kan misstänkas för att under förande av motordrivet fordon ha begått brott enligt 1–3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller sådan enligt vägtrafikkungörelsen (1972:603) straffbelagd förseelse som avser

a. färdhastighet,

b. skyldighet att stanna fordon,

c. skyldighet att ha föreskriven lykta eller strålkastare tänd.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivet fordon gäller i tillämpliga delar även förare av *motordrivet* spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. De gäller ej förare av *motordrivet* fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivet fordon gäller i tillämpliga delar även förare av *maskindrivet* spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. De gäller ej förare av *maskindrivet* fordon, som är avsett att föras av gående.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

¹ Senaste lydelse 1982: 304.

5 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Härigenom föreskrivs att 16 och 21–23 §§ körkortslagen (1977: 477)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

16 §

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § *samma lag* och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn och överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

21 §

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägstrafiklagen (1984:000),*

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § *lagen om straff för vissa trafikbrott* och överträdelsen inte kan anses som ringa,

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett

¹ Lagen omtryckt 1980: 977.

Nuvarande lydelse

körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

Föreslagen lydelse

körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägstrafiklagen (1984:000)* skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

22 §

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1984:000)* men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

23 §¹

Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller om han till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall körkortet omhändertas.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, skall körkortet omhändertas sedan analysbeviset har erhållits. Är det fråga om ett brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen inte till 0,8 promille, skall körkortet inte omhändertas om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

¹ Senaste lydelse 1982: 305.

Nuvarande lydelse

Bestämmelserna i andra stycket gäller även vid förande av ett motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana.

Föreslagen lydelse

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1984:000), gäller bestämmelserna i andra stycket i tillämpliga delar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1983-10-27

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdsen, Gustafsson, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Rainer, Boström, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg

Föredragande: statsrådet Rainer

Lagrådsremiss med förslag till järnvägstrafiklag, m. m.

1 Inledning

De bestämmelser som reglerar järnvägars och andra spårtrafikföretags rättigheter och skyldigheter i förhållande till dem som utnyttjar transportmedlet och dem som utan att stå i avtalsförhållande till järnvägen lider skada till följd av spårdriften finns i ett flertal författningar. Några av dessa författningar är mycket gamla. Vidare finns bestämmelser av offentligrättslig karaktär som reglerar t.ex. järnvägens trafikerings- och befordringsplikt. En systematisk översyn av hela rättsområdet har länge varit påkallad.

År 1972 tillkallades en särskild utredare (numera lagmannen Åke Weidstam) för att utarbeta förslag till en samlad lagstiftning om befordran med järnväg. Utredningen behandlade först järnvägens ansvarighet för skada som tillfogas resande och lade fram betänkandet (SOU 1974: 89) Ny järnvägslagstiftning I. Järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Detta betänkande lades till grund för lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Utredningsarbetet inriktades därefter på en lagreglering av järnvägsbefordran av gods och inskrivet resgods samt en reformering av reglerna om järnvägens utomobligatoriska ansvarighet. Utredningen har i sitt slutbetänkande (SOU 1980: 37) Ny järnvägslagstiftning II, Förslag till ny järnvägstrafiklag m.m., behandlat dessa frågor.

Till protokollet i detta ärende bör fogas en sammanfattning av betänkandet som *bilaga 1* och utredningens lagförslag som *bilaga 2*.

Betänkandet har remissbehandlats. Yttranden har efter remiss avgetts av hovrätten för Nedre Norrland, konsumentverket, postverket, rikspolisstyrelsen, SIS-Standardiseringskommissionen i Sverige, Statens järnvägar (SJ), transportrådet, AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Göteborgs

kommun, Axel Ax: son Johnsons institut för sjörätt och annan transport-rätt, Järnvägshistoriska riksförbundet, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Svenska bankföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folk-sam, Svenska Handelskammarförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska samernas riksförbund, Sveriges advokatsamfund, Sveriges gros-sistförbund, Sveriges hantverks- och industriorganisation – Familjeföreta-gen, Sveriges industriförbund, Sveriges köpmannaförbund¹ och Sveriges speditörförbund. Svenska samernas riksförbund har bifogat ett utlåtande av advokaten Nils Söderlund. Dessutom har yttranden avgetts av Muséi-banornas samarbetsorganisation och Sjöassuradörernas förening.

En sammanställning av remissyttrandena har gjorts i justitiedepartemen-tet och finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (Dnr 2257/80).

2 Huvuddragen av gällande rätt

Järnvägarnas och andra spårtrafikföretags verksamhet är underkastad regler som delvis är av privaträttslig, delvis av offentligrättslig karaktär. Sedan gammalt har järnvägsrätten haft starka offentligrättsliga inslag. Även förhållandet mellan spårtrafikföretaget och dess kunder har i stor utsträckning bestämts av regeringens föreskrifter till järnvägen om vilka villkor som skall tillämpas vid befordran.

En central plats i regelsystemet intar sålunda järnvägstrafikstadgan (1966: 202, ändrad senast 1981: 64), som har beslutats av regeringen. Den innehåller huvudsakligen bestämmelser om vad som skall ingå i de villkor för befordran (normalvillkor) som järnvägen är skyldig att fastställa. Dess-utom innehåller den bl.a. bestämmelser om järnvägens befordringsskyl-dighet. Enligt 1974 års regeringsform får föreskrifter om bl.a. enskildas inbördes förhållanden i ekonomiskt avseende meddelas endast genom lag. Riksdagen är därför ensam behörig att meddela sådana föreskrifter. En betydande del av stadgans bestämmelser är av detta slag.

Järnvägens ansvar när resande skadas regleras i lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Lagen täcker de viktigaste fallen när resande skadas eller dödas till följd av järnvägsdriften. Järnvä-gen ansvarar enligt denna lag för personskador som tillfogas en resande och för vissa skador på egendom som den resande bär på sig eller för med sig som handresgods, även om järnvägen inte har gjort sig skyldig till fel eller försummelse (strikt ansvar). 1976 års lag gäller även trafik med tunnelbana och spårväg. Ansvaret för sådana personskador som uppkom-

¹ Lantbrukarnas riksförbund, Svenska Handelskammarförbundet, Sveriges gros-sistförbund, Sveriges hantverks- och industriorganisation – Familjeföretagen, Sve-riges industriförbund och Sveriges köpmannaförbund har avgett ett gemensamt yttrande. Dessa remissinstanser betecknas i det följande "Transportkundorganisa-tionerna".

mer i samband med befordran och som inte omfattas av 1976 års lag samt järnvägens ansvar för person- och saksador som uppkommer utan samband med befordran regleras av främst lagen (1886: 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. Enligt denna lag gäller som huvudregel att järnvägen är ansvarig för sådana skador endast om skadan har uppkommit på grund av vårdslöshet på järnvägens sida.

Vid internationell befordran, dvs. befordran till eller från utlandet, gäller särskilda bestämmelser. Dessa är grundade på internationella fördrag, nämligen 1970 års fördrag om godsbefordran med järnväg (CIM) och 1970 års fördrag om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV). Dessa fördrag har införlivats med svensk rätt genom kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport. Vissa bestämmelser i CIM och CIV om domsverkställighet och exekutiva åtgärder har dessutom införlivats med svensk rätt genom s.k. transformation i lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m.m. Lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande innehåller särregler för det fall att befordringen utförs enligt internationell befordringshandling. Dessa regler grundas på den s.k. tilläggskonventionen till CIV om järnvägs ansvarighet i de fall då resande dödas eller skadas.

För järnvägar som driver allmän trafik föreligger trafikeringsplikt, dvs. skyldighet att även om trafiken inte är lönsam bedriva den på alla delar av nätet. Trafikeringsplikten kompletteras av befordringsskyldighet, som innebär att järnvägen inte får inskränka sig till att utföra de uppdrag som den finner lämpligt utan i princip är skyldig att ingå befordringsavtal med alla som önskar få sådana avtal. Befordringsskyldighet gäller i fråga om resande och inskrivet resgods. Däremot föreligger numera inte någon generell befordringsskyldighet i fråga om gods (jfr dock förordningen 1979: 434 om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer; bilagan ändrad senast 1983: 577). Befordringsskyldigheten och de frågor om taxesättning o.dyl. som hänger samman med denna skyldighet regleras i järnvägstrafikstadgan.

Järnvägstrafikstadgan innehåller också vissa andra bestämmelser som helt eller delvis har offentligrättslig karaktär. Som exempel kan nämnas regler om rätt för järnvägen att undersöka gods eller inskrivet resgods.

En offentligrättslig reglering finns också i lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde. I denna lag ges järnvägstjänstemän i säkerhets- eller ordningstjänst vissa befogenheter att ingripa mot personer som är berusade eller som annars stör ordningen eller utgör en fara för säkerheten i järnvägsdriften.

Beträffande gällande rätt hänvisas i övrigt till avsnitt 1.1, 3.1, 4.1, 5.1, 6.1 och 7.1 i utredningens betänkande.

3 Utredningens förslag

Utredningens förslag innebär att den civilrättsliga regleringen rörande trafik med järnväg, tunnelbana och spårväg samlas i en lag. I denna lag regleras enligt förslaget befordran av passagerare, gods och inskrivet resgods. Lagförslaget innehåller också bestämmelser om järnvägens utomobligatoriska ansvarighet, dvs. dess ansvarighet för skador på personer som inte är passagerare och på egendom som inte befordras som gods eller inskrivet resgods. I den föreslagna lagen ges också vissa offentlighetsrättsliga bestämmelser om ordning och säkerhet i järnvägstrafik.

Den föreslagna lagen ersätter lagen (1886: 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift, lagen (1916: 238) angående tillämpning med avseende å elektrisk järnväg av bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 (nr 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift, lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde och lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande samt järnvägs- trafikstadgan (1966: 202). Vissa bestämmelser i järnvägstrafikstadgan som uppenbarligen faller under regeringens normgivningskompetens har dock tagits upp i ett förslag till förordning om järnvägs befordringsskyldighet m.m.

Utredningens uppgift har delvis varit av redaktionell art. 1976 års lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande har i förslaget förts över till den nya lagen utan större avvikelser i sak. Reglerna om godsbefordran har däremot i viss utsträckning omarbetats både formellt och sakligt i jämförelse med järnvägstrafikstadgan. Utredningen har därvid haft som utgångspunkt att bestämmelser av detaljkaraktär inte bör tas upp i lagen. Härigenom blir utrymmet för avtalsparterna att bestämma transportavtalets innehåll större.

För omfattningen och utformningen av lagförslagets bestämmelser om godsbefordran har utredningen i viss omfattning haft lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport som förebild. I materiellt hänseende avviker emellertid utredningens förslag inte i någon högre grad från vad som f.n. gäller om förhållandet mellan järnvägen och transportkunden.

Beträffande järnvägens utomobligatoriska ansvar föreslår utredningen däremot betydande ändringar i förhållande till gällande rätt. Det ansvar på grund av vållande som enligt 1886 års lag åvilar järnvägen bör enligt utredningen ersättas av ett skadeståndsansvar på objektiv grund. Järnvägen får härmed ett skadeståndsansvar som i princip motsvarar det som gäller vid motorfordonstrafik. Utredningen har dock föreslagit undantag från det objektiva ansvaret i de fall då någon blir skadad när han obehörigen uppehåller sig inom en sådan del av spårområdet som inte är upplåten för allmänheten eller när skada uppkommer på egendom som utan järnvägens medgivande finns inom en sådan del av spårområdet. De särskilda ersättningsreglerna för skada på nötkreatur, häst och ren enligt 1886 års

lag, som i princip innebär objektivt ansvar för sådana skador, behålls emellertid i den föreslagna lagen.

Vid kollision mellan ett spårfordon och ett motordrivet fordon berörs två ersättningssystem. Utredningen har föreslagit en lösning som innebär att varje skada i princip skall hänföras under ett av ersättningssystemen och att ersättning enligt båda systemen normalt inte blir möjlig. Enligt förslaget bör varken spårsidan eller motorfordonssidan vara ansvarig för skador på motsidan, om inte skadorna har orsakats av vårdslöshet på den egna sidan eller av bristfällighet på det egna transportmedlet.

4 Sammanfattning av remissyttrandena

Utredningens förslag har i allt väsentligt fått ett positivt mottagande av remissinstanserna. I ett flertal yttranden har tillstyrkts att utredningens förslag genomförs.

Remissinstanserna har genomgående varit positiva till utredningens förslag att samla den järnvägsrättsliga lagstiftningen i en lag. Flera remissinstanser har också betonat värdet av den systematiska genomgång av främst godsbefordringsbestämmelserna som utredningen har företagit.

Utredningens förslag innebär att utrymmet för parterna att i transportavtalet reglera villkoren för transporten ökar. Förslaget i den delen har välkomnats av Statens järnvägar och ett antal näringslivsorganisationer. Det har däremot kritiserats av konsumentverket, som har vänt sig mot att minimiskyddet för transportkunden skall kunna avtalas bort. Några remissinstanser har också ifrågasatt det lämpliga i utredningens förslag att skiljeavtal skall vara möjliga mellan spårtrafikföretaget och en enskild konsument.

Remissinstanserna har framför allt berört utredningens förslag till regler om järnvägens utomobligatoriska ansvar. Den föreslagna övergången från ett ansvar som grundas på vårdslöshet till ett strikt ansvar har godtagits av remissinstanserna. Några remissinstanser har dock uttalat tvekan på denna punkt när det gäller spårvägstrafik. Flera remissinstanser har pekat på de avgränsningsproblem som blir följden om i enlighet med förslaget undantag görs från det strikta ansvaret för personer eller egendom som obehörigen befinner sig på järnvägens område. De har understrukt nödvändigheten av ett sådant undantag men har angett olika lösningar när det gäller hur det förbjudna området bör avgränsas och när en skadelidande skall anses befinna sig obehörigen på detta område. Särskilt de instanser som har intressen i spårvägstrafik har framhållit svårigheterna i dessa hänseenden.

Utredningens förslag till ansvarsfördelning mellan bilsidan och spårsidan vid olyckor där både vägfordon och spårfordon är inblandade har

lämnats utan erinran av de remissinstanser som företräder försäkringsgivarna. Dessa remissinstanser har framhållit att en fördelning av ansvaret efter den vårdslöshet som föreligger på vardera sidan framstår som en riktig och jämförelsevis lättillämpad princip. Inte heller övriga remissinstanser har framfört några invändningar mot utredningens förslag på denna punkt.

Några remissinstanser har ifrågasatt om inte också bestämmelser om järnvägens befordringsskyldighet bör tas in i den föreslagna järnvägstrafiklagen.

5 Allmän motivering

5.1 Allmänna utgångspunkter

Järnvägen torde ha betytt mer än något annat samfärdsmedel för framväxten av det moderna kommunikationssamhället. Fortfarande har järnvägen en mycket stark ställning när det gäller masstransporter av gods och personbefordran. Genom att järnvägen är ett energisnålt transportmedel kan man förutse att den även i framtiden kommer att ha stor betydelse.

Ett mycket stort antal människor har varje dag kontakt med järnvägen i egenskap av transportkunder. Det kan därför inte undvikas att transportavtalen vid resandebefordran eller vid järnvägstransport av gods blir standardiserade. Redan antalet avtal gör detta nödvändigt. Kunden får därmed begränsade möjligheter att påverka avtalsinnehållet. Det är därför ett viktigt samhällsintresse att de rättsregler som gäller för järnvägstransporter är ändamålsenliga och utformade med hänsyn tagen till konsumenternas intressen.

Det järnvägsrättsliga regelsystemet är f.n. svårt att överblicka. Rättsreglerna är spridda i ett flertal författningar. Vissa av dessa författningar är ganska gamla. Redan av detta skäl föreligger det enligt min uppfattning behov av att revidera järnvägsrätten. Den rättsliga utveckling som har ägt rum beträffande övriga transportmedel, främst i fråga om landsvägstransporter, utgör också en anledning till att järnvägsrätten bör revideras.

En väsentlig del av järnvägsrätten finns i dag i järnvägstrafikstadgan (1966: 202). Denna författning, som har beslutats av regeringen, behandlar frågor av civilrättslig karaktär som berör enskildas inbördes förhållanden i ekonomiskt avseende. Enligt 1974 års regeringsform måste föreskrifter av sådant slag beslutas av riksdagen genom lag. Även konstitutionella skäl talar därför för att järnvägslagstiftningen reformeras.

En viktig uppgift i det nu pågående reformarbetet inom järnvägsrätten är enligt min uppfattning att samla och systematisera de nu gällande reglerna. Utredningens förslag innebär att alla transporträttsliga regler och bestämmelserna om järnvägens ansvar gentemot utomstående samlas i en lag. Remissinstanserna har ansett att utredningen i huvudsak har lyckats att

åstadkomma en i sakligt och formellt hänseende modern lagstiftning som är väl lämpad att ersätta den nu gällande järnvägslagstiftningen. Jag delar denna uppfattning. Jag anser därför att utredningens förslag bör läggas till grund för en ny järnvägslagstiftning.

Den järnvägsrättsliga regleringen är emellertid inte endast i behov av systematisering och modernisering i formellt hänseende. Framför allt när det gäller järnvägens förhållande till utomstående skadelidande är den nuvarande lagstiftningen föråldrad. Visserligen gäller i en del fall strikt ansvar för järnvägen. Huvudregeln är dock fortfarande att järnvägen svarar endast för skador som uppkommer till följd av vårdslöshet på järnvägens sida. Det föreligger sålunda en grundläggande skillnad mellan järnvägens ansvarighet och övriga transportmedels ansvarighet för motsvarande skador. Det är också angeläget att järnvägens ansvar samordnas med ansvaret vid motorfordonstrafik. Den nuvarande ordningen är nämligen enligt min uppfattning otillfredsställande inte bara från principiell synpunkt utan också till följd av de praktiska problem som uppstår när både järnvägs- och motorfordon är inblandade i samma olycka.

Den svenska järnvägsrätten kännetecknas idag, närmast av historiska skäl, av en långt driven detaljreglering. Detsamma gäller de konventioner som reglerar den internationella järnvägstrafiken. På det internationella planet har man under hela 1970-talet arbetat på att revidera de internationella fördragen med sikte på en förenkling och systematisering. Detta arbete ledde fram till ett nytt järnvägsfördrag av den 9 maj 1980, fördraget om internationell järnvägstrafik (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, COTIF). Det nya fördraget, som ännu inte har trätt i kraft, innebär emellertid inte någon avgörande minskning av mängden bestämmelser. Fördraget finns intaget i departementspromemorian (Ds Ju 1983: 12) Internationell järnvägsbefordran m.m.

För den inhemska järnvägsrättens del finns det dock enligt min uppfattning goda skäl för en förenkling och nedkortning av författningstexten. Utredningen har med sitt förslag visat att det är möjligt att genomföra detta. En förenkling erhålls delvis redan om järnvägstrafikstadgans omfattande och detaljrika bestämmelser förs över till lag i enlighet med vad utredningen har föreslagit.

5.2 Några grundläggande frågor

5.2.1 Lagstiftningens omfattning

I samband med att en samlad lagstiftning rörande järnvägstrafik utarbetas måste man givetvis ta ställning till lagstiftningens tillämpningsområde och omfattning. De grundläggande frågorna är då vilken verksamhet som bör falla under den nya lagstiftningen och vilka ämnen som bör regleras i denna.

Av avgörande betydelse i en ny lag om järnvägstrafik är givetvis inne-

börden av begreppet *järnväg*. Någon närmare definition av järnvägsbegreppet finns inte i den svenska lagstiftningen. Utredningen har redogjort ingående för hur detta begrepp har uppfattats i lagstiftningssammanhang (betänkandet avsnitt 2.4.1). Enligt utredningen finns det en allmänt godtagen rättslig innebörd av begreppet järnväg. De huvudsakliga kännetecknen på en järnväg skulle sålunda vara att den är en inte alltför kort spåranläggning på vilken fordon som är avsedda för transport förflyttas med hjälp av en längs spåren rörlig drivkälla som kan utveckla en sådan kraft att förflyttningen medför särskilda skaderisker. Utredningen har ansett att tillämpningsområdet för 1886 års lag med tiden har kommit att framstå som alltmera självklart. Frågan huruvida en spåranläggning bör betraktas som järnväg tycks enligt utredningen inte på länge ha aktualiserats i praktiken. Utredningen har påpekat att begreppet järnväg i lagstiftningen har använts inte bara för att beteckna själva spåranläggningen. Det har också använts som beteckning på det rättssubjekt som är innehavare av spåranläggningen, dvs. besitter järnvägen i eget namn och för egen räkning samt är berättigat att nyttja anläggningen självständigt och tillgodogöra sig inkomsterna av trafiken på denna.

Enligt utredningen föreligger det inte något behov av en definition av begreppet järnväg. Utredningen har därför inte föreslagit någon sådan definition. Detta ställningstagande har i allmänhet inte föranlett några erinringar under remissbehandlingen. En remissinstans har dock ansett det önskvärt att det angavs klarare i vad mån småbanor (museijärnvägar o.d.) betraktas som järnväg.

Enligt min mening kan en definition i lag av järnvägsbegreppet inte lösa alla gränsfall. Den innebörd av begreppet som har angetts i det föregående förefaller naturlig i det stora flertalet fall. Om begreppet ges denna innebörd, blir det också möjligt att genomgående använda samma begrepp såväl i civilrättsliga bestämmelser som i reglering av offentligrättslig eller administrativ karaktär. Liksom hittills bör det därför enligt min uppfattning överlämnas till rättstillämpningen att närmare bestämma begreppets innebörd.

Jag anser att begreppet järnväg även i den nya lagstiftningen bör användas för att beteckna det rättssubjekt som bär det särskilda spårdriftsansvaret eller som har ställning som trafikantens motpart i ett befodringsavtal. Särskilt i utomobligatoriska förhållanden kan det emellertid i vissa fall föreligga viss osäkerhet om vilket rättssubjekt som avses. Jag återkommer till denna fråga i anslutning till behandlingen av järnvägens ansvarighet för skador som tillfogas tredje man (avsnitt 5.6.2).

Tunnelbana och spårväg är transportmedel som har stora likheter med järnväg med den skillnaden att de bara är avsedda för passagerarbefordran. Utredningen har föreslagit att den nya järnvägstrafiklagen i stor utsträckning skall gälla även för tunnelbanor och spårvägar. Detta har i princip godtagits av remissinstanserna. I fråga om befordran av passagera-

re och ansvarigheten gentemot passagerarna finns det enligt min uppfattning inte några skäl att ha andra regler för tunnelbana och spårväg än dem som gäller för järnväg. När det gäller ansvarigheten gentemot utomstående måste man däremot överväga i vilken utsträckning olikheterna i trafikmiljö bör påverka ansvarighetsreglerna. Gemensamma grundprinciper bör dock enligt min mening gälla för samtliga dessa spårbundna transportmedels ansvar. Det är därför lämpligt att en ny lag om järnvägstrafik omfattar även tunnelbanor och spårvägar.

Kärnan i en ny järnvägstrafiklag bör enligt min uppfattning vara *den transporträttsliga regleringen*, dvs. bestämmelser rörande befordran av passagerare och gods. Det är denna reglering som f.n. finns i järnvägstrafikstadgan såvitt avser inrikes trafik. Internationella transporter är emellertid med få undantag underkastade bestämmelserna i de internationella järnvägsfördragen CIM och CIV från 1970 samt 1966 års tilläggskonvention till CIV. Det internationella järnvägssamarbete som regleras av dessa fördrag har lagt grunden till ett väl fungerande internationellt transportsystem som de svenska järnvägsföretagen har ett självklart intresse av att ingå i. Järnvägsfördragen CIM och CIV är införlivade med svensk rätt genom kungörelsen (1974:748) om internationell järnvägstransport. Endast vissa exekutionsrättsliga bestämmelser har införlivats genom lag. Tilläggskonventionen, som främst innehåller skadeståndsrättsliga bestämmelser, har till sina huvuddelar införlivats med svensk rätt genom lagen (1976:58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.

Frågan är om en ny järnvägstrafiklag bör innehålla även de regler som gäller för internationella transporter. I stor utsträckning är bestämmelserna i de internationella fördrag som jag nyss har nämnt (CIM, CIV och tilläggskonventionen) av den karaktär att deras införlivande med svensk rätt enligt regeringsformen kräver lagform. Detta krav är alltså f.n. inte uppfyllt mer än till en viss del. Dessa fördrag har år 1980 reviderats och sammanförts till ett enda. Detta nya fördrag om internationell järnvägstrafik (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, COTIF) kan förväntas träda i kraft tidigast den 1 januari 1985. Det nya fördraget innebär ganska stora förändringar av främst formell karaktär beträffande CIM och CIV, medan tilläggskonventionens bestämmelser har tagits in i fördraget i praktiskt taget oförändrat skick.

Frågan om Sveriges tillträde till 1980 års järnvägsfördrag behandlas i den tidigare nämnda departementspromemorian (Ds Ju 1983: 12) Internationell järnvägsbefordran m.m. I promemorian finns en redogörelse för fördragsbestämmelserna. Enligt promemorian bör Sverige tillträda fördraget. Den innehåller vidare förslag till den lagstiftning som föranleds av ett svenskt tillträde till det nya fördraget. Promemorian remissbehandlas f.n.

Det nya järnvägsfördraget innehåller både bestämmelser som måste införlivas genom lag till följd av deras civilrättsliga karaktär och bestämmelser som är av trafikteknisk eller administrativ art. Om Sverige skall

tilltråda 1980 års fördrag och detta fördrag därför skall införlivas med svensk rätt, bör man enligt min mening överväga att på något sätt föra samman de regler som enligt fördraget skall gälla för internationell trafik med de regler som gäller för inrikes trafik. Att redan nu i en ny järnvägstrafiklag föra in eller anknyta till bestämmelserna i CIM och CIV anser jag däremot inte befogat, eftersom en sådan ordning endast skulle bli gällande under en kortare övergångstid.

Tilläggskonventionen är som nyss har nämnts redan nu till sina huvuddelar införlivad med svensk rätt genom 1976 års lag. Konventionens bestämmelser har i allt väsentligt utan ändring i sak tagits upp i det nya fördraget. Det finns därför varken från saklig eller från praktisk synpunkt något som hindrar att regleringen i den nya lagen rörande järnvägens ansvar när passagerare skadas eller dödas redan nu får omfatta både inrikes och internationella transporter. I likhet med utredningen anser jag därför, att bestämmelserna i den nya järnvägstrafiklagen om järnvägens ansvar för personskada på passagerare bör omfatta även internationella transporter.

Förutom de rent transporträttsliga reglerna står reglerna om *järnvägens utomobligatoriska ansvar* i centrum för intresset vid en översyn av järnvägsrätten. Jag har redan nämnt att den nuvarande lagstiftningen på detta område är föråldrad i vissa avseenden och bör revideras. Den nya regleringen måste liksom den nuvarande ske i form av lag. Utredningen har föreslagit, att bestämmelserna rörande järnvägens utomobligatoriska ansvar skall ingå i den nya lagen. Jag biträder utredningens förslag på denna punkt. En sådan lösning underlättar en anpassning av det utomobligatoriska ansvaret till järnvägens ansvar i kontraktsförhållanden. En sådan anpassning är enligt min mening önskvärd särskilt såvitt gäller ansvaret för personskador.

När det gäller *den reglering som är av huvudsakligen offentligrättslig karaktär* är det f.n. endast vissa bestämmelser om ordning och säkerhet inom järnvägsområde som har lagform. I dessa bestämmelser, som finns i lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde, ges järnvägstjänstemän i säkerhets- eller ordningstjänst omfattande befogenheter, som i vissa fall innefattar rätt att tillgripa våld. Dessa bestämmelser måste därför tas upp i lag även i fortsättningen (jfr prop. 1975: 8 s. 77). Utredningen har föreslagit att också dessa frågor regleras i den nya järnvägstrafiklagen. Detta har inte föranlett någon erinran under remissbehandlingen. Även jag anser detta vara en lämplig lösning. Frågan om dessa bestämmelser skall, såsom f.n., gälla enbart järnväg eller om de bör vara tillämpliga även på tunnelbana och spårväg tar jag upp senare (avsnitt 5.7).

Enligt vissa bestämmelser i järnvägstrafikstadgan har järnvägen befogenhet att kontrollera eller på annat sätt vidta åtgärder med gods som exempelvis misstänks utgöra en fara för säkerheten. Utredningen har fört samman denna reglering med de förut nämnda bestämmelserna angående

ordning och säkerhet. Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot förslaget på denna punkt. Även jag anser att detta är en ändamålsenlig lösning.

Från och med den 1 juli 1982 gäller nya bestämmelser om *trafiknykterhetsbrott* som begås av förare av motordrivna spårfordon på järnväg eller tunnelbana. Dessa bestämmelser finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. I propositionen med förslag till dessa regler anför (prop. 1981/82: 204 s. 7 f) att reglernas placering i trafikbrottslagen bör ses som en provisorisk lösning och att de bör kunna flyttas över till den nya järnvägs- trafiklagen antingen i samband med dennas tillkomst eller i annat lämpligt sammanhang. Enligt föredragande statsrådet kunde det eventuellt vara lämpligt att i det sammanhanget överväga frågan om straffansvaret bör utvidgas till att omfatta t.ex. även andra personalkategorier inom järnväg och tunnelbana än förare.

Denna fråga har av naturliga skäl inte behandlats av utredningen. För min del ser jag ingen anledning att vänta med överflyttningen av dessa ansvarsbestämmelser till en senare tidpunkt. Jag anser därför att dessa bestämmelser bör tas in i ett kapitel om ordning och säkerhet i den nya lagen. I det följande (avsnitt 5.7) tar jag också upp frågan om en utvidgning av ansvarsbestämmelserna till att gälla vissa andra personalkategorier vid spårföretagen än förare.

Av grundläggande betydelse för järnvägstrafiken är *trafikeringsplikten* och *befordringsskyldigheten*. Trafikeringsplikten, dvs. skyldigheten för järnvägarna att driva trafiken, är inte författningsreglerad utan härleds ur Kungl. Maj: ts och riksdagens beslut (i regel i form av s.k. koncession). Befordringsskyldigheten, dvs. skyldigheten att ingå befordringsavtal med alla som önskar få sådana avtal, regleras däremot i järnvägstrafikstadgan. Dessa trafikpolitiska frågor anses traditionellt ligga inom regeringens kompetens. De omfattas också av det bemyndigande enligt 8 kap. 7 § regeringsformen som regeringen har getts i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

Utredningen har i enlighet med sina direktiv lagt fram förslag till en särskild förordning om järnvägs befordringsskyldighet m.m. Förutom bestämmelser om befordringsskyldighet innehåller förordningen också föreskrifter om järnvägens befattning med kvarglömd eller förlorad egendom. En remissinstans har ifrågasatt om inte också bestämmelser i dessa båda avscenden borde tas in i den nya lagen.

Möjligheten att förändra reglerna om befordringsskyldigheten utgör, tillsammans med möjligheten att påverka taxesättningen, ett viktigt transportpolitiskt instrument som regeringen bör kunna tillgripa på ett snabbar och enklare sätt än som blir fallet om riksdagens medverkan krävs. Järnvägarnas befordringsskyldighet torde vara att anse som ett offentlig-rättsligt åliggande som kan regleras i förordning (jfr 8 kap. 3 och 7 §§ regeringsformen och lagen 1975:88 med bemyndigande att meddela före-

skrifter om trafik, transporter och kommunikationer). Enligt min uppfattning bör därför några regler om befordringsskyldighet inte ingå i den nya lagen.

Sammanfattningsvis anser jag sålunda att en ny lag om järnvägstrafik bör innehålla regler om inrikes befordran av gods och passagerare, om järnvägens ansvar när resande skadas eller dödas, om järnvägens utomobligatoriska ansvarighet och om ordning och säkerhet inom järnvägsområdet.

5.2.2 *Avtalsfrihetens omfattning*

Järnvägen hade länge en särställning som transportmedel. Detta berodde dels på att järnvägen ofta hade ett s.k. tekniskt monopol, dels på det starka statliga inflytandet. Detta avspeglades också i järnvägsförfattningarna, som med sin detaljreglering lämnade mycket litet utrymme för individuella avvikelser i avtalet mellan järnvägen och transportkunden. Under de senaste årtiondena har emellertid järnvägarna alltmer kommit att framstå som ett transportföretag som alla andra. Detta är också en av grundtankarna bakom 1963 års trafikpolitiska beslut som utgår från att varje transportgren i princip skall betala sina kostnader och under denna förutsättning konkurrera med övriga transportgrenar (prop. 1963: 191).

Denna princip gäller, i modifierad form, också efter 1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1978/79: 99, TU 18, rskr 419). 1963 års trafikpolitiska beslut ledde emellertid till att järnvägen så småningom befriades från olika belastande förpliktelser gentemot det allmänna. Numera är därför järnvägen ett i huvudsak fritt konkurrerande transportmedel på en marknad där järnvägen som regel inte är det enda transportmedel som är tillgängligt. Under dessa förhållanden är det enligt min uppfattning onödigt att ha en alltför ingående detaljreglering av förhållandet mellan järnvägen och transportkunderna.

Redan genom 1966 års järnvägstrafikstadga fick parterna vidgat utrymme att själva reglera detaljerna i transportavtalet. Utredningens förslag innebär att detta utrymme ökas ytterligare. Enligt förslaget regleras endast de centrala civilrättsliga delarna av avtalsinnehållet i lagstiftningen medan det överlämnas åt parterna att reglera övriga frågor. Möjligheten att genom avtal avvika från lagens bestämmelser utvidgas också något. Utredningen har beträffande godsbefordran strävat efter en reglering som till sitt omfång och sin utformning närmar sig lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport.

Flertalet remissinstanser har ansett att utredningen har gjort en lämplig avvägning mellan vad som bör regleras i lagen och vad som kan överlåtas åt parterna. Jag delar denna uppfattning.

En viktig fråga är i vilken utsträckning den nya lagstiftningen skall vara *tvingande*. I järnvägstrafikstadgan föreskrivs som huvudregel att en överenskommelse om inskränkning av trafikanternas rättigheter enligt stadgan

är ogiltig. Vid godsbefordran är ett avtalsvillkor som innebär eftergift av trafikantens rätt dock giltigt, om godsets ovanliga eller farliga beskaffenhet eller dess tillstånd gör det skäligt att lindra järnvägens ansvarighet eller på annat sätt göra avsteg från de rättigheter som trafikanten annars skulle ha haft. Detsamma gäller, när befordringen skall äga rum under så speciella förhållanden att avsteg från den normala regleringen kan anses motiverade.

Utredningen har i sitt förslag utgått från att den nya järnvägstrafiklagen skall vara tvingande till trafikantens förmån. Avvikelser från bestämmelserna om godsbefordran skulle dock vara tillåtna under vissa förutsättningar. Utredningen har sålunda ansett, att avtalsfrihet bör råda såvitt gäller s.k. systemtransporter. Detta uttryck brukar enligt utredningen användas för att beteckna en särskilt avtalad, kontinuerlig transportverksamhet som ingår som ett led i transportkundens produktionsplan. Enligt utredningen kan avtalsfrihet också vara motiverad när det gäller avtal som visserligen inte kan anses gälla systemtransporter men som ändå ger uttryck för en medveten hållning från transportkundens sida. Sammanfattningsvis har utredningen uttalat (betänkandets avsnitt 4.2.3.2) att avsteg till transportkundens nackdel från den tvingande regleringen bör kunna godtas, om transportkunden aktivt har medverkat till avsteget, om han kan anses ha vunnit en fördel i annat hänseende och om det inte är uppenbart att han har befunnit sig i ett förhandlingsmässigt underläge gentemot järnvägen. I den föreslagna lagtexten har detta uttryckts så att avvikelse från lagens bestämmelser är tillåtna, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter föranleder det (1 kap. 2 § andra stycket).

Utredningens förslag om utvidgning av avtalsfriheten har mötts med tveksamhet från konsumentverkets sida. Verket har bl.a. framhållit risken att en enskild konsument överskattar fördelarna men inte tillräckligt beaktar nackdelarna i form av t.ex. sämre ersättning vid skada. Enligt verket uppstår liknande problem även då befordringsavtalet ingås av en näringsidkare, om en enskild konsument är mottagare. SJ har däremot ansett att ett ännu större utrymme för partsviljans frihet hade varit motiverat från transportföretagets synpunkt men har inte velat kritisera utredningens förslag. Transportkundorganisationerna och Sveriges speditörförbund har tillstyrkt utredningens förslag i denna del.

För egen del vill jag anföra följande i denna fråga.

Det är naturligt att man från transportföretagens sida förordar en långt gående avtalsfrihet. Hur lagstiftningen än utformas kommer säkerligen det stora flertalet transporter även i fortsättningen att ske enligt standardiserade befordringsvillkor, där endast priset används som konkurrensmedel. Det kan dock vara en fördel för järnvägen att ha möjlighet att exempelvis kombinera särskilt förmånliga taxor med ett lindrigare ansvar för skador. Denna möjlighet finns vid internationell befordran enligt CIM. Även transportkunden kan självfallet önska ett avtal med en sådan innebörd. Mot

detta intresse av avtalsfrihet står behovet av ett minimiskydd för transportkunder i allmänhet.

Utredningens förslag innebär en viss utvidgning av parternas avtalsfrihet redan genom att författningsregleringens omfattning begränsas till de mest centrala elementen i befodringsavtalet. När det gäller dessa element bör givetvis kundernas behov av ett visst skydd väga tungt. Jag delar emellertid utredningens uppfattning att det även med den begränsade författningsreglering som utredningsförslaget innebär för godstransporternas del föreligger behov av avtalsfrihet i vissa fall.

Liksom enligt gällande rätt bör enligt min mening avtalsfrihet råda, om godsets ovanliga art föranleder det. Utredningen har emellertid föreslagit att avtalsfrihet skall gälla även när andra särskilda omständigheter föranleder det. Det är på denna punkt som konsumentverket har uttryckt tveksamhet. Utredningen synes ge uttrycket "andra särskilda omständigheter" en vid tolkning. Enligt min uppfattning bör det inte komma i fråga att låta avtalsfrihet råda i fråga om transporter som rutinmässigt tillhandahålls allmänheten. Däremot är jag ense med utredningen om att det bör vara möjligt att göra sådana avvikelser vid exempelvis avtal om s.k. systemtransporter och liknande. Avvikelser bör också tillåtas, om det är skäligt med hänsyn till de särskilda förhållanden under vilka befordringen skall utföras. Det är givet att avvikelser från lagens bestämmelser inte får medföra nackdelar för en mottagare som inte har godkänt avvikelserna.

En särskild fråga är om *skiljeavtal* bör vara tillåtna. Såvitt gäller befordran av resande har det ansetts att ett skiljeavtal rörande framtida tvister inte inskränker den resandes rätt att väcka talan inför domstol (prop. 1975/76: 7 s. 60). Enligt gällande järnvägslagstiftning är däremot skiljeavtal tillåtna angående framtida tvist rörande befordran av gods eller inskrivet resgods. Utredningen har föreslagit att denna möjlighet att sluta bindande skiljeavtal skall behållas.

Flera remissinstanser har ställt frågan hur denna möjlighet att träffa skiljeavtal förhåller sig till de principer om konsumentskydd som numera gäller. De har särskilt pekat på bestämmelsen i 3 a § lagen (1929: 145) om skiljemän. Enligt detta lagrum får skiljeavtal som har träffats innan en tvist har uppkommit i regel inte göras gällande vid tvist mellan en näringsidkare och en konsument, om värdet av vad som yrkas uppenbart inte överstiger ett halvt basbelopp (jfr 1 § lagen 1974: 8 om rättegången i tvistemål om mindre värden, den s.k. småmålslagen). De har anmärkt att i vart fall tvister om resgods oftast torde vara av detta slag.

Ett skiljeförfarande är självfallet förenat med både fördelar och nackdelar. Man bör enligt min mening inte obetingat avvisa användningen av skiljeklausuler i avtal om järnvägstransport ens om järnvägens motpart är en enskild konsument. I konsumenttvister är det dock en uppenbar nackdel att ett skiljeförfarande medför betydande kostnader även för den vinnande parten. Detta kan i praktiken innebära att den svagare parten känner

sig hindrad från att få en tvist rättsligt prövad. Bl.a. denna kostnadsaspekt ligger bakom bestämmelsen i 3 a § skiljemannalagen (jfr prop. 1973:87 s. 143 f). Denna bestämmelse är givetvis tillämplig även på en skiljeklausul i ett avtal om järnvägstransport.

En tvist som rör befordran av resgods är en tvist mellan järnvägen och den resande, dvs. vanligen mellan en näringsidkare och en konsument. Tvisteföremålets värde kommer med hänsyn till de bestämmelser om ansvarsbegränsning som jag ämnar föreslå normalt inte att vara större än ett halvt basbelopp (jfr avsnitt 5.5.5). Enligt min mening finns det inte anledning att i den nya järnvägstrafiklagen formellt tillåta skiljeavtal vid tvist rörande befordran av inskrivet resgods, eftersom ett sådant skiljeavtal endast i undantagsfall skulle kunna göras gällande. Liksom enligt gällande rätt bör det givetvis inte heller vara möjligt att genom skiljeavtal utesluta domstolsprövning såvitt gäller transporter av resande.

När det gäller godsbefordran har man enligt min uppfattning större anledning att beakta fördelarna med skiljeförfarande, framför allt den snabbhet som utmärker förfarandet och möjligheten att utse särskilt sakkunniga skiljemän. I vart fall när godsbefordringsavtal sluts mellan järnvägen och en näringsidkare finns det ett klart behov av att kunna avtala om skiljedomsprövning av framtida tvister. Frågan är emellertid om skiljeklausuler skall vara tillåtna även när godsbefordringsavtalet sluts mellan järnvägen och en konsument. De höga kostnader som uppkommer för parterna är givetvis en nackdel för konsumenten även i tvister rörande godsbefordran. Om en part har beviljats allmän rättshjälp i den rättsliga angelägenhet som skall avgöras genom skiljedom, omfattar rättshjälpen inte skiljedomskostnaderna. Rättsskyddsförsäkring av det slag som vanligtvis ingår i hem- eller villaförsäkring täcker inte ersättningen till skiljemännen. Denna ersättning utgör den stora kostnadsposten i samband med ett skiljeförfarande.

Genom 3 a § lagen om skiljemän kommer sådana konsumenttvister rörande godstransporter som kan avgöras enligt småmålslagen inte att vara underkastade skiljeförfarande. I tvister som avser godsbefordran mellan järnvägen och en konsument kan därför skiljeförfarande utnyttjas bara om tvisten gäller relativt betydande belopp. I sådana fall gäller att, om skiljeklausulen i det enskilda fallet framstår som oskäligen, domstolarna har möjlighet att lämna den utan avseende med tillämpning av 36 § avtalslagen (1915:218). Högsta domstolen har vid tillämpningen av denna bestämmelse funnit att skiljeklausuler i avtalsförhållanden mellan en näringsidkare och en konsument i många fall kan anses vara oskäligen (NJA 1981 s. 711; jfr i fråga om tillämpningen av lagen 1971:112 om förbud mot oskäligen avtalsvillkor marknadsdomstolens avgöranden MD 1975:5, 1978:29 och 1979:17).

Det anförda torde innebära, att utrymmet för skiljeklausuler i avtal om godsbefordran i praktiken blir mycket begränsat i de fall då järnvägens

motpart är en konsument. Att på detta område nu gå längre och helt slopa möjligheten att använda sådana klausuler i förhållandet mellan järnvägen och en konsument bör enligt min uppfattning inte komma i fråga.

Jag vill tillägga att möjligheten att lämna skiljeklausuler utan avseende med stöd av 36 § avtalslagen står öppen också när järnvägens motpart inte är en konsument. Bestämmelsen har sålunda tillämpats av högsta domstolen på en skiljeklausul i ett avtal mellan näringsidkare (NJA 1979 s. 666).

Sammanfattningsvis anser jag således att det enligt den nya järnvägstrafiklagen bör vara tillåtet att med bindande verkan träffa avtal om att framtida tvister rörande godsbefordran skall avgöras av skiljemän med den inskränkning som följer av 3 a § lagen om skiljemän. Detta bör däremot inte vara möjligt i fråga om befordran av resgods och givetvis inte heller i fråga om befordran av passagerare.

5.2.3 Järnvägsansvaret och fraktföraransvaret

Järnvägen kan i sin verksamhet ådraga sig ansvarighet på flera sätt. Olika skadeståndsrättsliga regler blir då tillämpliga. Av central betydelse i järnvägslagstiftningen är naturligtvis reglerna om det egentliga fraktföraransvaret. Dessa regler rör frågan om järnvägens skyldighet att ersätta skada till följd av att befordrad egendom går förlorad, minskas eller skadas eller inte lämnas ut i rätt tid. Inom samtliga transportgrenar är förutsättningarna för fraktföraransvaret sådana att ansvaret blir strängare än den ansvarighet som i allmänhet gäller för andra företagare. Å andra sidan är fraktförarens ersättningsskyldighet i regel maximerad till sitt belopp. Denna ordning bör enligt min mening i princip bibehållas.

Även järnvägens ansvar när passagerare skadas är en form av fraktföraransvar. Enligt 1976 års lag har järnvägen ett strikt ansvar för sådana skador. Liksom när det gäller ansvaret för gods eller resgods är det här fråga om järnvägens ansvarighet i kontraktsförhållanden.

En något annorlunda karaktär har det skadestånd som järnvägen kan bli skyldig att betala för att den åsidosätter författningsenlig befordringsskyldighet. Järnvägen är då enligt 76 § järnvägstrafikstadgan skyldig att ersätta skada som genom befordringsvägran "orsakas den i förhållande till vilken skyldigheten åsidosatts". Denna skadeståndssanktion vid befordringsvägran bör enligt min mening behållas även i framtiden. I det föregående (avsnitt 5.2.1) har jag angett varför jag anser att bestämmelser om befordringsskyldighet inte skall tas in i den nya lagen. Bestämmelser om skadeståndsskyldighet vid åsidosättande av befordringsskyldighet berör emellertid enskildas inbördes ekonomiska förhållanden och måste därför meddelas genom lag (8 kap. 2 § RF). Liksom utredningen anser jag att sådana bestämmelser bör tas upp i den nya järnvägstrafiklagen.

Ett av huvudsyftena med översynen av järnvägslagstiftningen är, som jag har anfört tidigare, att modernisera reglerna angående järnvägens utomobligatoriska ansvarighet, dvs. ansvaret för skador som drabbar

utomstående. Frågan om grunderna för järnvägens ansvar för skador som tillfogas utomstående kommer att behandlas närmare i det följande (avsnitt 5.6). I den delen kommer jag att föreslå betydande ändringar i förhållande till gällande rätt.

I gällande rätt betecknas det slags verksamhet som grundlägger det särskilda ansvaret för järnvägen i utomobligatoriska och kontraktsrättsliga förhållanden som "järnvägs drift". Detta begrepp har inte definierats i svensk lagstiftning. Av förarbetena till 1886 års lag framgår, att med begreppet avsågs lokomotivs och vagnars rörelse på järnvägen och vad som har samband med detta. Denna avgränsning kom dock med tiden att anses för snäv, och en viss utvidgning av driftsbegreppet har skett i domstolspraxis. Enligt uttalande av föredragande statsrådet i 1976 års lagstiftningsärende (prop. 1975/76: 7 s. 66) borde järnvägsdriften omfatta, förutom själva befordringen, också den serviceverksamhet som järnvägen eller självständiga entreprenörer bedriver på tåget, t.ex. restaurangrörelse. All verksamhet som kan sägas vara ett naturligt komplement till befordringen borde enligt hans uppfattning hänföras till järnvägsdriften (jfr betänkandet s. 66 f). Utredningen har ansett att den omfattning som det särskilda järnvägsansvaret har enligt gällande rätt inte bör ändras. Jag delar denna uppfattning.

I den mån reglerna om det särskilda järnvägsansvaret inte är tillämpliga, blir allmänna skadeståndsregler eller annan speciallagstiftning tillämpliga. En viktig fråga är emellertid om annan skadeståndslagstiftning skall få tillämpas i konkurrens med den järnvägsrättsliga speciallagstiftningen. Denna fråga har sitt största intresse inom området för det egentliga fraktföraransvaret. Enligt gällande rätt utgör den omständigheten att fraktföraren bär ett visst kontraktsrättsligt ansvar för en uppkommen skada inte något hinder mot att ansvar i stället görs gällande mot honom på annan grund. Detta framgår såväl av vägtransportlagen som av 1976 års lag och järnvägstrafikstadgan. Möjligheten att tillämpa rättsregler som konkurrerar med den transporträttsliga regleringen står alltså i princip öppen. Det praktiska resultatet blir emellertid detsamma som om denna reglering hade varit exklusivt tillämplig. De särskilda regler som finns inom transporträtten när det gäller förutsättningarna för ansvarighet och ansvarsbegränsning har nämligen genom uttryckliga föreskrifter gjorts tillämpliga också på skadestånd som grundas på andra rättsregler än de transporträttsliga.

Föreskrifter med denna innebörd finns för vägtransporternas del i 37 § vägtransportlagen samt för järnvägstransporterna i 11 § 1976 års lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av passagerare och 78 § järnvägstrafikstadgan. Reglerna om begränsning av skadeersättningens storlek har sålunda utsträckt att gälla i de fall då ersättningen grundas på något annat än fraktföraransvaret. Den transporträttsliga regleringen av förutsättningarna för ansvarighet gäller också i dessa fall. Dessa regler har också gjorts tillämpliga, när ersättning för skada i samband med befordran krävs av fraktförarens medhjälpare.

Utredningen har föreslagit att den nya järnvägstrafiklagens bestämmelser om förutsättningarna för och begränsningen av järnvägens ansvarighet skall kunna göras gällande av järnvägen och dess anställda oberoende av vilken grund som åberopas för ett anspråk som i och för sig faller under den nya lagen. Förslaget innebär alltså inte någon ändring i förhållande till gällande rätt. Någon erinran mot förslaget i denna del har inte framförts under remissbehandlingen. Jag delar utredningens uppfattning i detta avseende. Beträffande frågan om konkurrerande preskriptionsbestämmelser vill jag dock närmare redogöra för min inställning.

Enligt 1 § preskriptionslagen (1981: 130) gäller den lagen i fråga om preskription av fordringar, i den mån inte annat följer av vad som är särskilt föreskrivet. Enligt uttalande av föredragande statsrådet (prop. 1979/80: 119 s. 83, 88 f) innebär detta, att de särskilda preskriptionsbestämmelser som har meddelats i andra lagar i princip skall tillämpas i stället för de allmänna bestämmelserna. Denna ordning ansluter till vad som redan tidigare har gällt inom i vart fall transporträtten. Inom transporträtten torde de särskilda preskriptionsbestämmelserna vara tillämpliga på fordringar som omfattas av de transporträttsliga reglerna, även om talan förs på annan grund än den särskilda författningen och oberoende av om talan förs mot transportören eller mot dennes personal eller medhjälpare (jfr beträffande sjölagen prop. 1973: 137 s. 121 f, beträffande vägtransportlagen prop. 1974: 33 s. 188 och 194 samt för järnvägsrättens del högsta domstolens avgörande refererat i NJA 1972 s. 296 och prop. 1975/76: 7 s. 94 f).

Utredningen har föreslagit att preskriptionsbestämmelserna i den nya järnvägstrafiklagen i princip skall gälla inte bara talan mot järnvägen utan också talan om ersättning mot järnvägsföretagets anställda och andra medhjälpare för skador som de har vållat vid fullgörandet av sin tjänst eller sitt uppdrag. Enligt utredningen bör järnvägstrafiklagens preskriptionsregler dock inte tillämpas på krav som gäller skadestånd för brott. För sådana krav bör enligt utredningen i stället preskriptionslagens bestämmelser gälla. Utredningens förslag till reglering av preskriptionsfrågorna har inte föranlett någon erinran under remissbehandlingen.

I överensstämmelse med vad som har ansetts gälla inom transporträtten bör enligt min uppfattning den nya järnvägstrafiklagens preskriptionsbestämmelser vara exklusivt tillämpliga i fråga om sådana anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på lagen, även om anspråken görs gällande på annan grund än bestämmelserna i lagen. Dessa preskriptionsbestämmelser bör som utredningen har föreslagit gälla också i de fall då talan om ersättning förs mot järnvägsföretagets anställda och andra medhjälpare för skador som de har orsakat när de fullgör sin tjänst eller sitt uppdrag. Såvitt gäller järnvägens skadeståndsansvar bör dessa bestämmelser gälla också om skadan har orsakats av brottslig handling av en anställd, t.ex. stöld av transporterat gods i samband med tjänsteutövning. I fråga om sådana krav mot järnvägens anställda eller medhjälpare som avser skadestånd för brott

anser jag emellertid liksom utredningen att preskriptionslagens bestämmelser bör gälla.

5.2.4 Förhållandet till internationella regler och annan transporträttslig lagstiftning

Av skäl som har angetts i det föregående (avsnitt 5.2.1) bör enligt min mening reglerna om internationell befordran av passagerare, resgods och gods inte tas upp i den nya lagen utom såvitt gäller reglerna om järnvägens ansvarighet för personskador som tillfogas passagerare. För internationella transporter gäller de internationella fördragen CIM och CIV. En annan fråga är emellertid i vilken utsträckning de sakliga lösningar som har valts för den internationella trafiken bör genomföras för den inrikes trafiken.

Det är enligt min mening angeläget att i största möjliga utsträckning ha enhetliga regler för inrikes trafik och internationell trafik. Det är emellertid också önskvärt att man har likartade bestämmelser för olika transportslag. Med hänsyn till det nära samband som råder mellan landsvägstransporter och järnvägstransporter anser jag det vara en fördel, om rättsreglerna för dessa två transportslag inte skiljer sig åt i onödan. Dessa två önskemål går givetvis inte alltid att förena. Vilken lösning som skall väljas på olika punkter får avgöras från fall till fall.

Den nu gällande järnvägstrafikstadgan utformades efter mönster av de internationella fördragen CIM och CIV. En betydande förenkling och reducering av det sakliga innehållet gjordes dock i förhållande till fördragen. Däremot var någon samordning med reglerna för övriga transportslag inte aktuell, när järnvägstrafikstadgan utarbetades. Någon lagreglering beträffande landsvägstransporter fanns för övrigt inte vid denna tidpunkt.

Utredningen har i sitt förslag ytterligare reducerat författningstexten. I fråga om regleringen av godstransporter har utredningen därvid strävat efter en viss parallellitet med lagen om inrikes vägtransport såvitt gäller regleringens omfång och redaktionella utformning. I rena formuleringsfrågor har utredningen dock ofta tagit järnvägstrafikstadgan som förebild (jfr betänkandet s. 61). I fråga om det sakliga innehållet i lagförslaget har utredningen behållit järnvägstrafikstadgans lösningar, när en anpassning till vad som gäller för andra transportmedel skulle ha medfört att olika regler blev gällande för internationell och inrikes järnvägstransport. När en avvikelse från järnvägstrafikstadgan undantagsvis har gjorts på en viss punkt, har anledningen varit att det internationella fördragets bestämmelser enligt utredningen på denna punkt var klart mindre lämpliga än den lösning som utredningen har valt.

Utredningens utgångspunkt när det gäller förhållandet till internationella regler och annan transporträttslig lagstiftning har godtagits eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. Även jag anser att utredningens förslag bör följas i detta avseende. Genom att utredningens lagförslag till sitt

omfång har bringats ned till vad som är normalt för övriga transportslag har dessutom ett flertal detaljbestämmelser som är säregna för järnvägsrätten fallit bort. Även detta ser jag som en fördel.

5.3 Personbefordran

5.3.1 Allmänna överväganden

I lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande regleras järnvägens skyldighet att ersätta sådan skada som tillfogas resande i samband med en befordran som järnvägen utför. Enligt denna lag har järnvägen ett i det närmaste strikt ansvar mot sina resande. Järnvägen är sålunda i princip ansvarig för personskador som i följd av järnvägsdriften har tillfogats en passagerare medan denne uppehöll sig på eller steg på eller av ett järnvägsfordon. Detta gäller även om fel eller försummelse inte ligger järnvägen till last. Järnvägen är dock fri från ansvarighet, om skadan har orsakats av en omständighet som inte är hänförlig till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

För skador på egendom som den resande bär på sig eller för med sig som handresgods svarar järnvägen endast om fel eller försummelse föreligger på järnvägens sida. Har den resande samtidigt lidit personskada som järnvägen är ansvarig för, svarar järnvägen dock också för skada på sådan egendom. Ersättningen för sakskador är i princip begränsad till 5 000 kr. per resande. Om det föreligger uppsåt eller grov vårdlöshet på järnvägens sida, gäller dock inte någon ansvarsbegränsning.

I lagen finns också vissa processuella bestämmelser.

1976 års lag innehåller regler för såväl inrikes som internationell trafik. Av skäl som jag tidigare har angett (avsnitt 5.2.1) bör en reglering som motsvarar 1976 års lag tas med i den nya järnvägstrafiklagen. Eftersom den nuvarande regleringen bygger på en konvention såvitt avser internationell personbefordran (tilläggskonventionen till CIV) och regleringen till stor del är gemensam för internationell och inrikes trafik, kan några större sakliga ändringar inte göras utan att man bryter denna enhetlighet. Något behov av sådana ändringar har inte heller gjort sig gällande. Jag anser därför att bestämmelserna i 1976 års lag bör i oförändrat skick föras över till den nya järnvägstrafiklagen. Enligt min uppfattning bör dock regleringen av järnvägens skadeståndsansvar i samband med kollision mellan ett spårfordon och ett motorfordon samordnas med trafikskadelagen (1975: 1410). Denna fråga behandlas i avsnitt 5.3.3.

Även järnvägstrafikstadgan innehåller bestämmelser om personbefordran. De viktigaste är de som reglerar järnvägens befordringsskyldighet. I stadgan finns också vissa bestämmelser om den resandes rätt att föra med sig handresgods.

Frågan i vad mån och i vilket sammanhang järnvägstrafikstadgans bestämmelser om befordran av passagerare bör ingå i den nya lagen behandlas av utredningen i avsnitt 3.7 i betänkandet. Utredningen har ansett att inga ytterligare bestämmelser utöver dem som finns i 1976 års lag bör tas in i ett kapitel om personbefordran. Järnvägens befordringsskyldighet i fråga om passagerare bör sålunda enligt utredningen regleras i en förordning. Enligt utredningen bör dock vissa offentligrättsliga bestämmelser samt en regel om skadeståndsansvar för järnvägen vid åsidosättande av befordringsskyldigheten tas upp i ett kapitel om ordning och säkerhet resp. i de allmänna bestämmelserna i lagen. I fråga om utredningens överväganden hänvisas till vad som anförs i betänkandet.

Jag delar utredningens uppfattning när det gäller omfattningen av den reglering rörande passagerartrafik som bör föras över från järnvägstrafikstadgan till den nya järnvägstrafiklagen. Järnvägarnas befordringsskyldighet torde som jag tidigare har nämnt vara att anse som ett offentligrättsligt åliggande och kan därför regleras i förordning. Jag biträder också utredningens förslag beträffande placeringen av de olika bestämmelserna.

5.3.2 Resandebegreppet m.m.

1966 års tilläggskonvention till CIV, som ligger till grund för 1976 års lag, innehåller en definition av begreppet "resande". Definitionen innebär, att som resande betraktas endast den som innehar en internationell biljett. Någon definition av begreppet "resande" ges inte i 1976 års lag. Enligt förarbetena till lagen är dock innehavet av biljett vid inrikes befordran inte avgörande för om en person skall anses som resande (prop. 1975/76: 7 s. 40, 52 f). Som resande i inrikes trafik torde anses var och en som uppehåller sig på tåget med anledning av ett befodringsavtal som han har ingått eller åtminstone avser att ingå.

Järnvägens ansvarighet omfattar enligt 1976 års lag resande som stiger av eller på tåget eller befinner sig på tåget (3 § första stycket). Det saknar således betydelse för ansvarigheten huruvida en person som varken uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller håller på att stiga av eller på ett sådant fordon betraktas som resande. En sådan person omfattas nämligen inte av järnvägsansvaret enligt 1976 års lag, även om han skulle vara att anse som resande.

Som jag redan har nämnt, bör moderniserade regler om järnvägens utomobligatoriska ansvarighet ingå i den nya järnvägstrafiklagen. Utredningen har föreslagit, att järnvägen utanför kontraktsförhållanden skall ha ett i princip strikt ansvar för skador till följd av järnvägs drift. I två fall bör det emellertid enligt utredningen krävas att vårdslöshet föreligger på järnvägens sida för att ansvarighet skall uppkomma. Det ena fallet avser skador på person eller egendom som obehörigen finns inom en sådan del av järnvägens spårområde som inte är upplåten för allmänheten. Det andra fallet gäller skador som tillfogas förare, passagerare eller egendom i ett

motordrivet fordon som är i trafik eller fordonet självt. Jag skall i det följande närmare behandla utredningens förslag i denna del (avsnitt 5.6). Jag vill emellertid redan nu säga att jag i huvudsak delar utredningens uppfattning om de principer som bör ligga till grund för järnvägens utomobligatoriska ansvarighet. Jag anser emellertid att det strikta ansvaret i princip bör omfatta också skador på personer och egendom som obehörigen befinner sig inom en sådan del av järnvägens område som inte är upplåten för allmänheten.

När sålunda både järnvägens kontraktsrättsliga och dess utomobligatoriska ansvarighet regleras i samma lag, kan det finnas anledning att överväga gränsdragningen mellan utomobligatorisk och inomobligatorisk ansvarighet. Frågan är då, om järnvägens ansvar för resande bör utsträckas utöver vad som gäller enligt 1976 års lag mot bakgrund av det avtalsförhållande som råder mellan järnvägen och resenärerna. Detta skulle kunna ske genom att begreppet "resande" ges en vidare tolkning eller genom att järnvägens kontraktsrättsliga ansvar för resande får omfatta viss tid före och efter på- resp. avstigandet.

Utredningen har inte funnit anledning till en utvidgad tolkning av begreppet "resande". Den har inte heller ansett att järnvägens resandansvar bör utsträckas i tiden. Utredningens förslag innebär att vissa personer också i fortsättningen kommer att bli uteslagna från möjligheten att göra "resandansvar" gällande, och detta även med en liberal praxis i fråga om vem som skall anses som resande. Som resande kan sålunda inte anses t.ex. den järnvägspersonal som tjänstgör ombord på tåget, post- och tullpersonal, personal för resandeservice (tågservering, tidningsförsäljning o.dyl.), personer som utan att själva ha för avsikt att resa har följt någon annan upp på tåget och personer som uppenbarligen måste betecknas som "tjuvåkare". Om någon som inte kan betraktas som resande skadas till följd av järnvägsdriften, svarar järnvägen enligt gällande rätt bara under förutsättning att vårdslöshet föreligger hos järnvägen (jfr betänkandet s. 78 f och prop. 1975/76: 7 s. 56).

Remissinstanserna har i huvudsak godtagit utredningens förslag i denna del. En remissinstans har dock påpekat det inkonsekventa i att den resandes brott mot gällande regler får olika följder beroende på om det sker ombord på tåget eller ej.

För egen del vill jag anföra följande.

Med den lösning som jag kommer att föreslå beträffande järnvägens utomobligatoriska ansvarighet torde det i praktiken inte ha någon betydelse vilket slag av ansvar som gäller. Om mitt förslag genomförs i den delen, kommer nämligen järnvägen i princip att ha ett strikt ansvar för personskador, och detta vare sig ansvaret är kontraktuellt eller utomobligatoriskt. Mitt förslag innebär vidare att samma undantag från det strikta ansvaret skall gälla, oavsett om detta är ett ansvar i avtalsförhållanden eller ett ansvar gentemot tredje man. I båda fallen föreligger det enligt mitt förslag

vissa möjligheter att jämka skadeståndet vid medvållande på den skadelidandes sida.

Mot bakgrund av vad som nu har anförts anser jag att järnvägens resandeansvar liksom f.n. bör omfatta endast den tidrymd då resanden uppehåller sig ombord på tåget eller stiger på eller av tåget. Jag finner inte heller anledning att förorda en utvidgad innebörd av begreppet "resande".

5.3.3 Skadeståndsanspråk vid kollision med motorfordon

Resande med järnväg som skadas vid sammanstötning mellan ett spårfordon och ett motorfordon har f.n. möjlighet att få ersättning för sina skador dels av järnvägen enligt 1976 års lag, dels i form av trafikskadeersättning enligt trafikskadelagen (1975: 1410). Ersättning enligt trafikskadelagen utgår på objektiv grund från trafikförsäkringen för det motorfordon som orsakade skadan. Om den resande begär trafikskadeersättning i stället för att vända sig mot järnvägen, innebär detta inte att trafikförsäkringen slutligt står för ersättningen. Försäkringsanstalten kan regressvis kräva ersättning från den järnväg som är ansvarig för skadan i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt (20 § andra stycket trafikskadelagen). Enligt uttalanden i förarbetena till trafikskadelagen (prop. 1975/76: 15 s. 89) skall den slutliga fördelningen ske enligt en riskvärdering, dvs. i förhållande till de risker som utövandet av de olika formerna av transportverksamhet innebär.

Grundprincipen bakom utredningens förslag är att spårsidan resp. motorfordonssidan skall vara skyldig att ersätta skador som spårfordonet resp. motorfordonet har tillfogat motsidan endast när skadorna har orsakats av vårdslöshet i samband med framförande av det egna fordonet eller av bristfällighet hos det egna transportmedlet. Även den slutliga fördelningen skulle enligt utredningens förslag ske med den huvudsakliga vikten lagd vid vållandet. En konsekvens av detta förslag är att en resandes möjlighet att utnyttja båda ersättningssystemen begränsas.

Den nuvarande ordningen har enligt min mening åtskilliga nackdelar. Den medför i många fall administrativt merarbete för järnvägen och för motorfordonets försäkringsgivare. Det är svårt att få till stånd en enhetlig behandling av likartade krav. Dessutom är en fördelning enligt riskvärderingsprincipen ofta svår att genomföra i praktiken. Jag återkommer mera i detalj till dessa frågor i anslutning till regleringen av järnvägens utomobligatoriska ansvarighet (avsnitt 5.6.4). Redan nu vill jag emellertid framhålla att jag ser stora fördelar med ett system som är utformat enligt grundtankarna i utredningens förslag.

Om utredningens förslag rörande det inbördes ansvaret mellan järnvägsidan och motorfordonssidan genomförs, kan en skadelidande järnvägspassagerare ändå med framgång vända sig med ersättningskrav mot trafikförsäkringen, nämligen när det föreligger vårdslöshet på motorfordonssi-

dan. I syfte att hindra att skaderegleringen sker över trafikförsäkringen har utredningen föreslagit en kanaliseringsregel av innebörd att en spårtrafikpassagerare inte skall ha rätt att kräva trafikskadeersättning annat än i den mån han visar, att han inte har kunnat få skadan ersatt av spårtrafikföretaget.

Remissinstanserna har lämnat utredningens förslag till kanaliseringsregel utan erinran.

Enligt min uppfattning skulle en kanaliseringsregel av det slag som utredningen har föreslagit kunna vara av ett visst värde. Den skulle nämligen kunna leda till en begränsning av de fall i vilka regresstalan förs av försäkringsanstalterna mot järnvägen. Utredningen har emellertid inte föreslagit någon motsvarande kanaliseringsregel när det gäller skador som vid en kollision mellan bil och tåg uppkommer på motorfordonssidan. Utredningens förslag i fråga om regleringen av kollisioner mellan tåg och bil är i övrigt grundat på den principen att de två transportsätten skall behandlas lika. Om motsvarande kanaliseringsregel i fråga om skador på motorfordonssidan infördes, skulle detta föranleda ändringar i vissa centrala bestämmelser i trafikskadelagen. Dessa ändringar skulle göra denna lag mera komplicerad. Jag anser emellertid att principen om likabehandling av de två transportmedlen när det gäller kollisionsskador bör upprätthållas. Mot bakgrund härav är jag inte beredd att förorda någon kanaliseringsregel av det slag som utredningen har föreslagit. De regler rörande det inbördes ansvaret mellan järnvägssidan och motorfordonssidan som jag kommer att föreslå torde under alla förhållanden bidra till en förenkling när det gäller regleringen av krav på ersättning för sådana skador.

5.3.4 Dröjsmålsansvar vid personbefordran

Med dröjsmålsansvar avses i detta sammanhang skyldigheten för en transportör att ersätta en skada som en resande lider genom att befordringen inte utförs inom den tid som kan anses avtalad. Med skada avses här endast s.k. ren förmögenhetsskada, dvs. sådan ekonomisk skada som uppkommer på annat sätt än som en följd av skada på person eller egendom.

Dröjsmålsskador kan vara av olika slag. En resande kan lida skada till följd av att han genom att resan drar ut på tiden får ökade kostnader innan han har kommit fram till resmålet, t.ex. kostnader för måltider, hotell och telefon samt utgifter för taxi för att få anslutning till ett annat färdmedel (fördyring). En resande kan också tänkas gå miste om inkomster eller andra ekonomiska värden (värdebortfall). Han kan t.ex. förlora lön till följd av att han kommer för sent till sin arbetsplats. Han kan komma för sent för att hinna med en beställd charterresa, och någon återbetalning av det erlagda biljettpriset medges inte.

Utredningen har utförligt behandlat frågan om järnvägens ansvarighet för skador till följd av dröjsmål vid personbefordran (betänkandet s. 195—

213). Utredningen har därvid ansett att en resande inte enligt skadeståndslagen kan få ersättning av järnvägen för dröjsmålsskador. Enligt utredningen torde inte heller allmänna kontraktsrättsliga regler ge någon praktiskt användbar grund för anspråk på ersättning för dröjsmålsskador. Några särskilda författningsbestämmelser om järnvägens ansvar för dröjsmål vid passagerarbefordran finns inte. Järnvägstrafikstadgan innehåller sålunda inte några föreskrifter i detta avseende.

Enligt normalvillkoren i järnvägstrafik åtar sig järnvägen inte någon skyldighet att lämna ersättning till den resande för skador som kan uppkomma för honom genom tågförsening, tåginställelse eller förfelad anslutning. Den resande har dock sedan år 1979 rätt till ersättning för vissa utlägg, nämligen för skäligen kostnader för kost och logi, telemeddelanden och vidarebefordran. Såvitt gäller vidarebefordran föreligger dock enligt normalvillkoren i allmänhet inte skyldighet för järnvägen att betala ersättning för flygresor eller för osedvanligt långa resor med taxi. Till följd av normalvillkoren har alltså järnvägen en avtalsrättslig förpliktelse att i viss omfattning ersätta skador på grund av dröjsmål i samband med personbefordran. Denna förpliktelse motsvarar för övrigt till sitt innehåll den praxis som SJ sedan länge har tillämpat utan något formligt åtagande.

Utredningen har ansett, att järnvägens ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran inte bör regleras i lag. Det främsta skälet till detta är enligt utredningen att järnvägen redan nu i rimlig omfattning betalar ut ersättning för ökade kostnader till följd av försening. Andra former av dröjsmålsskador ersätts visserligen inte, men utredningen har funnit det svårt att utforma en lagtext som på ett riktigt sätt avgränsar de skador för vilka ersättning bör utgå.

De remissinstanser som har yttrat sig i frågan har godtagit utredningens slutsats. Konsumentverket har därvid bland annat anført, att en smidigare lösning kan uppnås genom normalvillkoren. Verket har uttalat att det avser att förhandlingsvägen återkomma till frågan.

När det gäller frågan om järnvägsföretags ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran bör lagregleras vill jag för egen del anföra följande.

Såvitt angår de vanligaste formerna av sådan dröjsmålsskada som utredningen betecknar fördyring lämnar järnvägarna ersättning enligt utfästelse i normalvillkoren och i överensstämmelse med interna normer som redan har tillämpats länge. De möjligheter till ersättning för fördyring som de resande har enligt normalvillkoren får enligt min mening anses motsvara rimliga krav. Järnvägarna kan av bl.a. kommersiella skäl antas ha intresse av att också för framtiden upprätthålla en skälig standard i detta avseende. En lagreglering av ersättningsskyldigheten för fördyring förefaller därför obehövlig och skulle t.o.m. kunna få en negativ effekt för de resande.

I fråga om dröjsmålsskador i form av värdebortfall anser jag däremot att vissa principiella skäl i och för sig talar för att införa en lagregel av innebörd att järnvägspassagerare tillförsäkras rätt till ersättning för i vart

fall en del större värdebortfall. En sådan lagregel måste emellertid troligen förser med olika begränsningar så att ersättningsskyldighet för järnvägen i själva verket skulle komma att föreligga endast förhållandevis sällan. Som konsumentverket har framhållit torde en lösning som är tillfredsställande för de resande och lika ändamålsenlig kunna nås genom förhandlingar mellan verket och berörda järnvägsföretag om lämpliga normalvillkor för järnvägstrafik.

Mot bakgrund av vad som nu har anförts delar jag utredningens uppfattning att järnvägens ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran i vart fall f.n. inte bör lagregleras.

5.3.5 Ansvaret för handresgods m.m.

Järnvägens ansvarighet för egendom som den resande bär på sig och för handresgods, dvs. egendom som resanden för med sig, regleras f.n. av 1976 års lag. Den skadelidande har enligt denna lag rätt till ersättning av järnvägen för skador på sådan egendom bara om han kan visa att skadan har uppkommit till följd av vårdslöshet på järnvägens sida. I de fall då en resande har tillfogats personskada, omfattar dock det strikta ansvar som gäller för personskadan också skador på sådan egendom.

Denna ordning går beträffande vållandeansvaret tillbaka på bestämmelser i CIV och beträffande det strikta ansvaret i samband med personskador på bestämmelser i tilläggskonventionen. Samma regler gäller således för internationell och inrikes trafik. Vid den revision av de internationella järnvägsfördragen som slutfördes år 1980 ändrades inte dessa regler. När det nya järnvägsfördraget undertecknades, uppdrog visserligen staterna åt centralbyrån för internationella järnvägstransporter att utreda frågan om järnvägens ansvarighet för handresgods. Det är dock inte troligt att principerna för denna ansvarighet kommer att ändras inom överskådlig tid. Man får därför räkna med att den nu gällande ordningen kommer att bestå under lång tid på det internationella planet.

Utredningen har inte föreslagit någon ändring av principerna för järnvägens ansvarighet för handresgods och egendom som den resande bär på sig. Enligt utredningens förslag skall emellertid järnvägen ansvara för sakskador i allmänhet oberoende av vårdslöshet. Utredningens förslag innebär därför, att skador på den resandes personliga tillhörigheter och handresgods är det enda fall då järnvägen är ansvarig endast om vårdslöshet föreligger på dess sida. Utredningen har emellertid ansett, att skillnaden mellan resandes och utomståendes skadeståndsskydd mest är skenbar. Den har uttalat, att det i praktiken bara i undantagsfall torde inträffa att skador tillfogas sådan egendom utan att den resande själv skadas. Detta torde enligt utredningen framför allt inträffa när den resande förvarar sitt handresgods och sina ytterkläder på ett annat ställe än där han själv uppehåller sig. Utredningen har framhållit, att det för egendom som förvaras på ett sådant sätt föreligger större risk för skada på grund av t.ex. stöld

än på grund av järnvägsdriften. Om järnvägen fick ett strikt ansvar för dessa skador, skulle den skadelidande därför enligt utredningen ofta bli tvungen att visa att skadan faktiskt hade orsakats av järnvägsdriften, och det skulle i praktiken inte bli lättare för den skadelidande att få ersättning.

Endast två remissinstanser har berört utredningens förslag på denna punkt. Båda har påpekat, att de nuvarande reglerna leder till att personer som får sitt handresgods skadat vid samma tillfälle kan komma att behandlas olika. Dessa remissinstanser har ansett att rätten till ersättning för skador på sådan egendom bör bestämmas utan hänsyn till om någon har lidit kroppsskada.

Jag delar i och för sig dessa remissinstansers uppfattning att den ordning som gäller f.n. i fråga om skador på passagerarens handresgods och andra personliga tillhörigheter ibland kan ge mindre tillfredsställande resultat. Det kan sålunda förefalla egendomligt att de passagerare som vid en olycka tillfogas personskador får ersättning för skador på sådan egendom enligt principen om strikt ansvar för järnvägen medan andra passagerare som inte själva har skadats måste visa att skadorna på egendomen har uppkommit genom vårdslöshet hos järnvägen. Som jag tidigare har nämnt gäller emellertid denna ordning enligt de internationella fördragen. Den måste därför tillämpas i fråga om internationell trafik.

Jag anser för egen del att det är viktigt att det för handresgods och andra personliga tillhörigheter gäller samma skadestandsregler i nationell och internationell järnvägstrafik (jfr prop. 1975/76: 7 s. 45). Enligt min uppfattning innebär det inte heller några allvarigare olägenheter, om den resande själv får svara för skador på det som han bär på sig eller för med sig som handresgods under resan i de fall då järnvägen inte har orsakat skadorna genom fel eller försummelse. Det finns enligt min mening dessutom anledning att anta att, i de fall då en tågolycka har medfört både personskador och skador på handresgods, järnvägen av såväl praktiska som psykologiska skäl betalar ersättning för båda slagen av skador utan särbehandling av de passagerare som enbart har fått sitt handresgods skadat.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört biträder jag utredningens förslag att reglerna om järnvägens ansvarighet för skador på egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods utformas i överensstämmelse med gällande rätt.

Järnvägens ansvarighet för egendom som den resande bär på sig eller för med sig under resan är enligt 1976 års lag i princip begränsad till ett visst belopp för varje resande. Rätt till ansvarsbegränsning föreligger dock inte, om uppsåt eller grov vårdslöshet föreligger på järnvägens sida. Såvitt gäller inrikes trafik är begränsningsbeloppet 5 000 kr. För internationella transporter har begränsningsbeloppet i överensstämmelse med tilläggskonventionen i lagen angetts till 2 000 s.k. *Germinalfrancs* (ca 5 500 kr.).

Utredningen har i fråga om inrikes trafik föreslagit, att gränsen för järnvägens ansvarighet skall knytas till basbeloppet enligt lagen (1962: 381)

om allmän försäkring. Enligt utredningen bör gränsen bestämmas till ett halvt basbelopp. Beträffande internationella transporter har utredningen inte föreslagit någon ändring i sak i förhållande till gällande rätt. Utredningens förslag har inte föranlett någon erinran under remissbehandlingen.

Enligt min uppfattning bör också i fortsättningen järnvägens ansvarighet för skador på sådan egendom i normalfallet vara begränsad. Det kan inte vara lämpligt att järnvägen belastas med ansvar för annan egendom än sådan som det kan anses brukligt och rimligt att en passagerare bär på sig eller har med sig som handresgods på resan. Om gränsen för järnvägens ansvarighet fastställs till ett visst bestämt belopp, urholkas värdet av detta belopp av inflationen. I likhet med utredningen anser jag det därför lämpligt att gränsen såvitt gäller inrikes trafik knyts till basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring. När 1976 års lag trädde i kraft, utgjorde 5 000 kr. hälften av basbeloppet. Enligt min mening är en gräns som motsvarar ett halvt basbelopp (f.n. 9 700 kr.) rimlig. När det gäller internationella transporter är ansvarsgränsen i tilläggskonventionen angiven till 2 000 Germinalfrancs. Någon ändring av denna gräns är inte möjlig. Jag förordar därför att utredningens förslag följs också i fråga om gränsen för järnvägens ansvarighet.

5.4 Godsbefordran

5.4.1 Inledande anmärkningar

Reglerna om godsbefordran med järnväg finns i järnvägstrafikstadgan. Denna är till stor utsträckning inte avfattad i form av bestämmelser som är direkt tillämpliga för befordran utan i stället i form av regler som järnvägarna skall iakttä när de utformar sina befordringsvillkor. Stadgan kompletteras av de "Normalvillkor i järnvägstrafik" som har upprättats av statens järnvägar och Svenska järnvägsföreningen, som är en sammanslutning av landets enskilda järnvägar. Utredningen har i betänkandet (s. 88–107) lämnat en ingående redogörelse för huvuddragen av järnvägstrafikstadgans reglering rörande godsbefordran.

Av vad jag redan har anfört framgår, att utredningens uppdrag när det gäller regleringen av godsbefordran mera var föranlett av statsrättsliga skäl än av ett behov av att reformera regleringens innehåll. Det bedömdes sålunda nödvändigt att de författningsregler som behandlar innehållet i godsbefordringsavtal mellan enskilda trafikanter och enskilda eller statliga järnvägar fastställdes av riksdagen. Vid omarbetningen av järnvägstrafikstadgans bestämmelser till lag har utredningen skrivit om och förkortat författningstexten. Redan i och med detta har utredningens förslag kommit att få ett annat sakligt innehåll än stadgan på en del punkter. Som jag har nämnt i det föregående (avsnitt 5.2.2) har utredningen härvid haft som utgångspunkt att endast den centrala civilrättsliga regleringen bör ges lagform och att reglerna i princip bör vara tvingande. Utredningens förslag

ger utanför området för den tvingande regleringen ett ökat utrymme för parterna att mer i detalj bestämma innehållet i transportavtalet. För egen del anser jag att utredningens förslag är väl avvägt i detta hänseende.

I det följande tar jag upp några principiella nyheter i utredningens förslag.

5.4.2 Transportavtalet

Järnvägsstrafikstadgans bestämmelser blir inte automatiskt tillämpliga i och med att järnvägen och transportkunden har kommit överens om att järnvägen skall utföra en viss järnvägstransport för kundens räkning. Först när järnvägen har tagit emot godset för befordran och dessutom har tagit emot en fraktsedel blir stadgans bestämmelser tillämpliga. I de fall då parterna har kommit överens om att en fraktsedel inte skall utfärdas, blir bestämmelserna tillämpliga när järnvägen har tagit emot godset för befordran. Detta följer av en bestämmelse i normalvillkoren som anger när ett befodringsavtal skall anses slutet.

Järnvägsfraktavtalet är sålunda ett s.k. realavtal. Detta var naturligt när järnvägen hade befordringsskyldighet. Trafikanterna hade då inte något behov av att i förväg få till stånd ett transportåtagande från järnvägens sida. Någon offentligrättslig skyldighet för järnvägen att utföra godstransporter föreligger inte numera, utom såvitt gäller de linjer för vilkas drift utgår ersättning av statsmedel. Det kan därför finnas skäl att överväga, om järnvägsfraktavtalet även i fortsättningen skall vara ett realavtal eller om det skall följa vanliga regler om ingående av avtal.

Utredningen har ansett att allmänna avtalsrättsliga regler bör vara avgörande för när ett avtal om befordran av gods med järnväg kommer till stånd. Några särskilda lagregler om att lagen blir tillämplig först vid en viss tidpunkt i mellanhavandet mellan järnvägen och transportkunden skulle då inte behövas.

Utredningens förslag i detta avseende har lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Jag är ense med utredningen om att det numera inte finns skäl att ha särskilda regler om hur avtal om godsbefordran med järnväg ingås. Frågan hur ett avtal om sådan befordran kommer till stånd bör avgöras enligt allmänna avtalsrättsliga regler. Enligt dessa regler kan järnvägen bli avtalsrättsligt bunden utan att ha tagit emot godset. Ett avtal som har kommit till stånd utan att godset har överlämnats till järnvägen kan naturligtvis bli föremål för tvist mellan parterna såväl före som under och efter den befordran som avtalet avser. Någon ansvarighet för godset och själva befordringen med järnväg kan dock inte uppkomma förrän åtminstone den första järnvägen i transportkedjan har fått godset i sin besittning.

En särskild fråga är vilken järnväg som är ansvarig gentemot transportkunden för det fallet att en godsbefordran skall utföras av flera järnvägar efter varandra. Enligt gällande rätt är i så fall varje järnväg ansvarig för

befordringen i dess helhet enligt avtalet. För andra järnvägar än den som utför den första delen av transporten (avsändningsjärnvägen) inträder dock ansvaret först i och med att de övertar godset från den föregående järnvägen (71 § järnvägstrafikstadgan). Talan får föras mot avsändningsjärnvägen, den sista järnvägen i kedjan (bestämmelsejärnvägen) eller den järnväg hos vilken den omständighet inträffar på vilken talan grundas. Såvitt gäller bestämmelsejärnvägen får talan föras mot den även om den inte har övertagit godset.

Det normala torde vara att befordringen utförs av den avtalsslutande järnvägen eller att denna järnväg är den första i en kedja av järnvägar som skall utföra befordringen. Som en remissinstans har påpekat kan det dock undantagsvis förekomma att en annan järnväg än den avtalsslutande är den första järnvägen i kedjan. Reglerna om flera järnvägars ansvarighet bör enligt min mening utformas så att den avtalsslutande järnvägen blir ansvarig gentemot transportkunden för hela transporten. Detta bör enligt min uppfattning gälla även för tiden innan denna järnväg har övertagit godset. Jag anser alltså, att transportkunden alltid bör ha möjlighet att föra talan mot den avtalsslutande järnvägen. På denna punkt innebär mitt ställningstagande en avvikelse från utredningens förslag.

5.4.3 Transporthandlingen

5.4.3.1 Gällande rätt

Som jag nyss nämnde kommer enligt gällande rätt ett avtal om järnvägs-transport till stånd först när järnvägen har tagit emot – förutom godset – en fraktsedel. Fraktsedeln har emellertid också andra funktioner. Den praktiskt sett viktigaste funktionen är sålunda fraktsedelns egenskap av bevis för att ett avtal har ingåtts, för vad som har avtalats och för vad järnvägen har tagit emot för befordran. Fraktsedeln är alltså i första hand avsedd att vara ett bevismedel. I järnvägstrafikstadgan finns bestämmelser om fraktsedelns innehåll och bevisvärde. Dessutom har fraktsedeln en köprättslig funktion. Under vissa förutsättningar är sålunda köparen skyldig att betala köpeskillingen mot att säljaren överlämnar den s.k. fraktsedelsdubbletten (16 § och 71 § tredje stycket köplagen). Fraktsedeln har alltså värdepappersegenskaper.

Bruket av fraktsedel är dock inte obligatoriskt, om parterna till transportavtalet är ense om att inte använda någon transporthandling eller att använda en transporthandling som avviker från den utformning som är föreskriven för fraktsedeln.

Mot bakgrund av den utveckling som under senare år har ägt rum inom järnvägstransporterna finns det anledning att överväga huruvida fraktsedelns värdepappersegenskaper bör behållas. Det finns emellertid också skäl att ta ställning till i vilken utsträckning det finns behov av att över huvud taget i lag reglera bruket av en fraktsedel för järnvägstransporter.

5.4.3.2 Bruket av transporthandling

Utredningen har anfört, att det är viktigt att det inte reses onödiga hinder mot utvecklingen av nya metoder för registrering och redovisning av transportuppdrag. Den har därför föreslagit att parterna skall ges rätt att, om de är överens, antingen avstå från att använda en transporthandling eller att utforma en transporthandling som är avpassad efter deras behov. Om ett befodringsavtal har ingåtts utan att någon sådan överenskommelse har träffats, bör enligt utredningen vardera parten vara skyldig att på motpartens begäran medverka till att för transporten används en särskild sorts transporthandling. Denna transporthandlings beskaffenhet och bevisverkan bör enligt utredningen regleras i järnvägstrafiklagen. Endast detta slag av transporthandling benämns fraktsedel.

Remissinstanserna har genomgående varit positiva till att parterna får större frihet att bestämma i fråga om bruket av transporthandlingar. En remissinstans har dock påpekat att transportkunden knappast kan tvinga järnvägen att använda fraktsedel, eftersom järnvägen inte har beföringsskyldighet vid godstransport. Konsumentverket har anfört att den reglering som utredningen har föreslagit kan försätta enskilda personer i ett faktiskt underläge gentemot SJ. Enligt konsumentverket föreligger det en risk att en konsument inte tillräckligt kraftfullt kräver att en fraktsedel eller en likvärdig handling skall upprättas, om han upplyses om att en annan transporthandling är lämpligare. Verket har framhållit att en konsument knappast kan påverka innehållet i en sådan handling. Verket har ansett det tveksamt om gods från eller till en enskild konsument över huvud taget skall befordras med järnväg utan att en fraktsedel eller ett annat från bevissynpunkt jämställt dokument upprättas. Enligt verket måste upprättandet av fraktsedel också ses mot bakgrund av de föreslagna reglerna om undersökning av gods.

Flera remissinstanser har också anfört synpunkter på hur bestämmelserna om fraktsedeln bör utformas. SJ har ansett att det hade varit önskvärt att man i större utsträckning hade beaktat den utveckling mot nya rationella rutiner i godshantering och dokumentanvändning som redan gör sig gällande, t.ex. enhetslasttekniken och databehandlingsmöjligheterna. Enligt SJ hade det funnits skäl att ha en mindre ingående reglering rörande bl.a. fraktsedelns användning och rättsverknningar, eftersom denna reglering snart kommer att förlora mycket av sin hittillsvarande verklighetsbakgrund i och med utvecklingen av olika dokumentlösa rutiner. SJ har uttalat att det också finns skäl för en mindre ingående reglering än vad utredningens förslag innebär på vissa andra punkter.

För egen del vill jag anföra följande.

Möjligheten att använda transporthandlingar som avviker från fraktsedeln har särskilt stor betydelse när datoriserade rutiner kommer till användning. De uppgifter som i andra fall kan finnas i fraktsedeln blir då vanligtvis lagrade på annat sätt än på papper. Det kan också ibland vara

nödvändigt att ge transporthandlingen en annorlunda utformning till följd av att nya godsrutiner inte på samma sätt som tidigare medger en individualisering av enskilda sändningar.

Det finns enligt min uppfattning anledning anta att utvecklingen går mot en ökad användning av papperslös registrering av olika data i samband med järnvägstransporter. För de stora transportkunderna som har möjlighet att följa med i denna tekniska utveckling medför detta ofta en bättre kontroll över transporter. För järnvägen innebär det möjligheter till rationaliseringar, vilket på sikt kan leda till billigare frakter. För framför allt de mindre transportkunderna kan emellertid denna utveckling medföra vissa nackdelar. Det kan i synnerhet bli svårare för dem att bevisa vilket tillstånd godset befann sig i när järnvägen fick ansvaret för det. Denna nackdel uppvägs för de mindre kundernas del normalt inte av att deras kontroll över transporter förbättras. För dessa kunder är det därför väsentligt att även i framtiden ha tillgång till ett transportdokument som innehåller vissa väsentliga moment i befodringsavtalet och som har ett bevisvärde som anges i lag.

Utredningens förslag tillgodoser enligt min uppfattning både de krav som måste uppfyllas för att nya rutiner för godshantering och dokumentanvändning skall kunna tillämpas och de önskemål om en traditionell fraktsedel som i vissa fall kan vara berättigade också i framtiden. Jag förutsätter att järnvägen kommer att utforma sina normalvillkor på motsvarande sätt så att inte en transportkund vägras befördran av sitt gods på grund av att han begär att få använda fraktsedel. Kommersiella hänsyn kommer för övrigt troligen att leda till att normalvillkoren utformas på detta sätt.

Konsumentverket har uttalat farhågor för att transportkunden av järnvägen skall påtvingas ett transportdokument som erbjuder sämre garantier från bevis synpunkt än fraktsedeln. Det är enligt min mening svårt att uttala sig om i vilken utsträckning dessa farhågor är grundade. I den mån järnvägens marknadsföring av sina tjänster gentemot konsumenterna kommer att visa brister i det avseende som konsumentverket befarar, finns det emellertid bl.a. möjlighet att ta upp frågan om informationsföreläggande enligt 3 § marknadsföringslagen (1975: 1418).

Jag anser därför liksom utredningen att parterna bör ha frihet att komma överens om att helt avstå från att använda transporthandling eller att använda en transporthandling som är utformad med hänsyn till behovet i det enskilda fallet. Om någon sådan överenskommelse inte träffas, bör som utredningen har föreslagit vardera parten vara skyldig att medverka till att för transporten används en särskild sorts transporthandling. Denna transporthandling, som bör benämnas fraktsedel, bör ha en beskaffenhet och ett bevisvärde som regleras i den nya järnvägstrafiklagen.

5.4.3.3 Fraktsedeln som betalningsdokument

Som tidigare har nämnts kan fraktsedeln i vissa fall användas som ett betalningsdokument. Detta följer av 16 § köplagen jämförd med järnvägs- trafikstadgans bestämmelser om avsändarens förfoganderätt till godset. Om det utfärdas en fraktsedel som är av sådant slag att säljaren efter det att fraktsedeln har utgetts till köparen inte får förfoga över godset, skall enligt nämnda lagrum i köplagen godset anses sålt att betalas mot denna fraktsedel (jfr 71 § tredje stycket köplagen). Enligt järnvägstrafikstadgan gäller, att en avsändare som har överlämnat godset för befordran inte får ändra fraktavtalet utan att visa upp den s.k. fraktsedelsdubblotten, dvs. det exemplar av fraktsedeln som återställs till avsändaren när järnvägen har tagit emot godset. En köpare som har fått fraktsedeln i sin hand kan således vara säker på att järnvägen inte kommer att följa någon anvisning från säljarens sida som innebär att godset inte skall tillställas köparen. Järnvägsfraktsedeln uppfyller alltså de krav som ställs upp i 16 § köplagen. En säljare kan därför kräva att köparen betalar köpeskillingen mot att säljaren ger honom fraktsedelsdubblotten.

Utredningen har föreslagit att fraktsedeln inte längre skall ha kvar sin funktion som betalningsdokument. Som skäl för detta har utredningen anført, att järnvägsfraktsedeln endast i undantagsfall används som underlag för betalning och för banktransaktioner och att det därför inte finns anledning att till den nya lagen föra över den reglering som erfordras för att fraktsedeln skulle kunna utgöra ett betalningsdokument även i framtiden.

Till grund för utredningens ställningstagande ligger uttalanden från Näringslivets trafikdelegation, som på utredningens begäran har frågat sina medlemsorganisationer om i vilken utsträckning järnvägsfraktsedeln används som betalningsdokument. Delegationens svar till utredningen, liksom remissyttrandena över utredningens förslag i denna del, visar att det föreligger endast ett mycket ringa intresse för att utnyttja järnvägsfraktsedeln som värdepapper. En remissinstans, institutet för sjö rätt och annan transporträtt, har dock velat ha kvar systemet med fraktsedelsdublett med vars hjälp avsändaren kan kontrollera transporten intill dess han lämnar ifrån sig dubblotten. Som skäl för denna inställning har angetts främst att den internationella järnvägsfraktsedeln har denna egenskap.

Jag delar utredningens uppfattning att det inte finns något praktiskt behov av en fraktsedel med värdepappersegenskaper för inrikes järnvägs- transporter. Om utredningens förslag på denna punkt genomförs, erhålls en överensstämmelse mellan järnvägsrätten och vad som gäller för inrikes vägtransport. För sådana vägtransporter finns nämligen inte någon fraktsedel med dokumentfunktion. Fraktsedeln kommer dock att även i framtiden ha värdepappersegenskaper vid internationella järnvägstransporter. Jag anser emellertid att det inte medför några olägenheter av betydelse att ha olika regler för inrikes och internationell järnvägstrafik i detta hänseende. Dessutom kan det finnas större anledning att utnyttja fraktsedeln som

underlag för betalning när en transport pågår under längre tid, vilket naturligtvis är vanligare när befordran går genom flera länder.

Mot bakgrund av vad som nu har anförts föreslår jag att fraktsedeln inte längre skall ha värdepappersegenskaper. Reglerna i den nya järnvägstrafiklagen om fraktsedeln och om avsändarens möjlighet att förfoga över godset under transporten bör därför inte knytas till någon dokumentfunktion hos fraktsedeln.

5.4.3.4 Fraktsedelsuppgifternas bevisverkan m.m.

Fraktsedelns eller en annan transporthandlings centrala funktion är som jag tidigare har nämnt att tjäna som bevis för vad som har avtalats om transporten och som kvitto på det gods som transportören har tagit emot för transport. Redan genom sin karaktär av skriftligt avtal får transporthandlingen ett betydande bevisvärde.

Detta bevisvärde förstärks som regel genom bevispresumptioner som är något olika utformade för olika transportgrenar.

Enligt järnvägstrafikstadgan har fraktsedeln vitsord beträffande beforderingsavtalet, när järnvägen i fraktsedeln har erkänt att godset har tagits emot för befordran. Motbevisning är dock tillåten. När det gäller fraktsedelns uppgifter om innehållet i sluten förpackning, om godsets vikt eller, när godset lastas av avsändaren, om antalet kolli, krävs det att järnvägen har bekräftat uppgifterna genom anteckning i fraktsedeln för att denna skall gälla som bevis.

Utredningen har byggt upp bestämmelserna om fraktsedelns och andra transporthandlingars bevisverkan kring regler om järnvägens skyldighet att kontrollera vissa fraktsedelsuppgifter och besiktiga godsets och förpackningens synliga tillstånd när järnvägen tar emot godset för befordran. Järnvägen skall sålunda enligt förslaget vara skyldig att kontrollera huruvida fraktsedelns uppgifter om antalet kollin är riktiga. Kontroll skall vidare ske av sådana uppgifter i fraktsedeln som har till syfte att säkerställa identifieringen av godset. Skyldighet att utföra dessa kontroller föreligger dock inte, om avsändaren har lastat godset och inte heller om förhållandena annars innebär godtagbara skäl för järnvägen att underlåta kontroll. Sker inte någon kontroll, skall detta enligt förslaget anmärkas i fraktsedeln, om en sådan har upprättats. Detta är dock inte nödvändigt, om det av fraktsedeln framgår att godset har lastats av avsändaren. Anmärkning skall också göras i fraktsedeln, om järnvägen vid kontrollen finner att någon fraktsedelsuppgift är oriktig. Järnvägen har också enligt förslaget skyldighet att besiktiga godset och förpackningens synliga tillstånd, när järnvägen tar emot godset för befordran. Detta föreslås gälla oavsett om fraktsedel används eller ej. Har fraktsedel upprättats, skall eventuella anmärkningar i detta avseende antecknas i den. I annat fall skall anmärkningarna framställas på ett otvetydigt sätt.

Detta är bakgrunden till de bevisbörderegler som utredningen har före-

slagit. Den grundläggande regeln i utredningens förslag innebär att fraktsedeln skall antas återge beforderingsavtalets innehåll. Om det inte finns någon anmärkning i fraktsedeln mot de uppgifter som det åligger järnvägen att kontrollera, skall de antas vara riktiga. Båda dessa presumtioner kan emellertid motbevisas. Den senare presumptionen gäller dessutom inte, om det framgår av fraktsedeln att godset har lastats av avsändaren eller om detta av annan anledning är uppenbart. Har järnvägen inte gjort någon anmärkning i fraktsedeln beträffande godset eller förpackningen, skall det antas att godsets och förpackningens synliga tillstånd var gott när järnvägen tog emot godset för befördan. Enligt utredningens förslag skall som nyss nämnts en anmärkning angående brister i det synliga tillståndet göras även om fraktsedel inte har upprättats. Utredningen har därför föreslagit att denna presumption skall gälla i alla de fall då järnvägen inte har framställt någon anmärkning. Slutligen föreslås att uppgifter som har bekräftats av järnvägen alltid skall gälla mot den.

Utredningens förslag till reglering av järnvägens undersökningsplikt och fraktsedelns bevisverkan har i allt väsentligt lämnats utan erinran av remissinstanserna. Ett par remissinstanser har berört fraktsedelns bevisfunktion i samband med att de diskuterar fraktsedelshanteringen. Som jag nyss nämnt har konsumentverket tagit upp frågan om följderna för enskilda konsumenter av att parterna föreslås få större frihet att bestämma i fråga om användningen av transporthandlingar. Verket har då särskilt understrukit betydelsen av fraktsedelns bevisverkan.

Jag anser att den reglering av järnvägens undersökningsplikt som utredningen har föreslagit är väl avvägd. Utredningens förslag bör därför följas i detta avseende. Beträffande regleringen av järnvägsfraktsedelns bevisverkan vill jag för egen del anföra följande.

I de fall då transporthandlingen – såsom sjörättens konossement – är bärare av rätten till godset och kan komma att överlåtas till tredje man, är det särskilt viktigt att transporthandlingen korrekt återger avtalsinnehållet och beskriver godset. Av denna anledning innehåller sjölagen bestämmelser om att konossementet är uteslutande bevis i förhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren när det gäller villkoren för godsets befördan och utlämnande. Även när det gäller godsets skick har konossementet vitsord. Motbevisning får inte föras gentemot tredje man som har förvärvat konossementet i god tro. Någon motsvarande reglering finns inte för järnvägsrättens del.

Också i de fall då transporthandlingen – såsom järnvägsfraktsedeln – bara är ett betalningsdokument kan det synas naturligt att man begränsar fraktförarens möjligheter att föra bevisning om att uppgifterna i transporthandlingen är felaktiga. Som jag redan har nämnt görs dock inte några sådana begränsningar i järnvägstrafikstadgan. De bevispresumtioner som föreskrivs i stadgan får nämligen motbevisas. Om mitt förslag att avskaffa järnvägsfraktsedelns karaktär av betalningsdokument genomförs, kommer

den att i detta hänseende bli jämförbar med bilfraktsedeln. Det kan då vara lämpligt att järnvägsfraktsedeln ges i huvudsak samma bevisverkan som bilfraktsedeln. Enligt 13 § lagen om inrikes vägtransport (1974:610) får samtliga uppgifter i bilfraktsedeln motbevisas. Det är emellertid att märka att det råder vissa olikheter i godshanteringen mellan järnvägstransporter och vägtransporter, främst i fråga om ansvaret för och förfarandet vid lastning och lossning. Dessa olikheter bör givetvis beaktas, när järnvägsfraktsedelns bevisvärde skall regleras.

Genom att grunda bevispresumptionerna på uttryckliga regler om undersökningsplikt för järnvägen har utredningen enligt min uppfattning avgränsat presumptionernas räckvidd på ett riktigt sätt. Jag delar alltså utredningens uppfattning att undantag från järnvägens undersökningsplikt bör göras i fråga om gods som lastas av avsändaren och i vissa andra fall då järnvägen har praktiska svårigheter att utöva en effektiv kontroll. Om järnvägen i sådana fall inte har kontrollerat fraktsedelsuppgifterna, bör detta, på det sätt som utredningen har föreslagit, anmärkas i fraktsedeln eller framgå genom att det anges att avsändaren har lastat godset. Jag förordar därför att reglerna om fraktsedelns bevisverkan utformas i enlighet med utredningens förslag.

5.4.4 Järnvägens ansvarighet

5.4.4.1 Grunden för ansvarigheten

Järnvägstrafikstadgan innehåller vissa regler rörande järnvägarnas ansvarighet för de ekonomiska förluster som kan drabba en avsändare eller en mottagare av befördrat gods. Utgångspunkten för dessa regler är att järnvägen på grund av befodringsavtalet är skyldig att lämna ut det gods som har tagits emot för befördran på bestämmelseorten i oförminskat och oskadat skick och i rätt tid. Den grundläggande bestämmelsen om järnvägens ansvarighet i de fall då godset går förlorat, minskas, skadas eller försenas medan järnvägen har hand om det för befördran är därför utformad som en regel om ett strikt ansvar.

I viss utsträckning är det emellertid enligt stadgan tillåtet för järnvägen att träffa avtal med trafikanterna om inskränkningar i den grundläggande ansvarigheten. Sådana inskränkningar är tillåtna, om de kan anses skäliga med hänsyn till godsets tillstånd eller dess ovanliga eller farliga beskaffenhet eller med hänsyn till de särskilda förhållanden under vilka befördringen skall äga rum. När särskilda omständigheter av detta slag inte föreligger, får järnvägen göra förbehåll om inskränkning i ansvarigheten endast om förbehållet gäller befrielse från det strikta ansvaret för sådana skador som kan anses härröra från en skadeorsak som är uttryckligen nämnd i järnvägstrafikstadgan.

I stadgan finns sålunda en uppräkningslista av omständigheter för vilkas skadliga verkningar järnvägen inte har ett strikt ansvar enligt huvudregeln.

När det gäller förutsättningarna för deras tillämpning fördelas dessa undantag från regeln om strikt ansvar på två grupper.

Den ena gruppen av s.k. ansvarsfrihetsgrunder är tillämplig på såväl saksador som dröjsmålsskador. En förutsättning för att järnvägen skall få ansvarsfrihet med åberopande av någon ansvarsfrihetsgrund som tillhör denna grupp är att järnvägen bevisar att den inträffade skadan är en följd av en sådan skadeorsak som omfattas av den åberopade ansvarsfrihetsgrunden.

Den andra gruppen ansvarsfrihetsgrunder tar sikte på vissa godsskaderisker som är mer eller mindre nödvändigt förknippade med järnvägstransport. Dessa ansvarsfrihetsgrunder kan inte göras gällande i fråga om dröjsmålsskador. För ansvarsbefrielse enligt dessa grunder krävs inte att järnvägen visar att skadan verkligen har orsakats av det förhållande som beskrivs i ansvarsfrihetsgrunden. Järnvägen behöver endast visa att skadan kan ha orsakats av detta förhållande. På grund av den lättnad i bevisskyldigheten som järnvägen åtnjuter vid tillämpningen av dessa ansvarsfrihetsgrunder kallas dessa för privilegierade ansvarsfrihetsgrunder.

En närmare redogörelse för de olika ansvarsfrihetsgrunderna finns i betänkandet (s. 97–98).

I fråga om järnvägens ansvarighet för transportskador och dröjsmål har utredningen i sak inte föreslagit några större avvikelser från nuvarande ordning. Även enligt förslaget skall sålunda järnvägens transportöransvar utformas som ett strikt ansvar, som dock modifieras genom ett antal ansvarsfrihetsgrunder. Några principiella erinringar mot förslaget har inte gjorts under remissbehandlingen.

Jag ansluter mig till utredningens förslag när det gäller regleringen av järnvägens ansvarighet för transportskador och dröjsmål. Även jag anser att detta ansvar bör utformas som ett strikt ansvar. Järnvägen bör dock också i fortsättningen ha möjlighet att åberopa ett antal ansvarsfrihetsgrunder. Dessa ansvarsfrihetsgrunder bör anges i den nya lagen. Detta innebär, att de kommer att kunna åberopas av järnvägen utan att denna har gjort något särskilt förbehåll om detta i befordringsvillkoren. Som jag tidigare har nämnt föreslås att den nya järnvägstrafiklagen skall vara tvingande till transportkundens förmån. Av detta följer att en järnväg, bortsett från vissa undantagsfall, inte kan förbehålla sig ansvarsfrihet i andra hänseenden än som anges i lagen. Liksom utredningen anser jag att de ansvarsfrihetsgrunder som tas upp i järnvägstrafikstadgan bör föras över till den nya järnvägstrafiklagen utan större ändringar i sak.

På en del punkter innebär utredningens förslag emellertid smärre avvikelser från gällande rätt. I det följande kommer jag att närmare behandla vissa frågor som har samband med begränsningen av järnvägens ansvar. Dessutom tar jag upp ansvarigheten för dröjsmål samt vissa andra frågor av större intresse. Övriga skillnader mellan gällande rätt och förslaget kommer att behandlas i specialmotiveringen till de enskilda bestämmelserna.

5.4.4.2 Begränsning av ansvarigheten för skador

Ett kännetecknande drag för transporträtten är att transportörens ansvarighet i allmänhet är begränsad till ett visst belopp. Detta är fallet även för järnvägens del enligt järnvägstrafikstadgan. I stadgan ges järnvägen rätt att begränsa sin ersättningsskyldighet till 100 kr. per kg av godsets bruttovikt vid förlust, minskning eller skada på godset. Dessutom kan järnvägen bli skyldig att betala tillbaka de befordringsavgifter som har erlagts för godset och ersätta vissa utlägg. Vid dröjsmål får ansvarigheten begränsas till dubbla befordringsavgiften. Järnvägarna har emellertid inte helt utnyttjat möjligheten till ansvarsbegränsning. I normalvillkoren förbehåller sig järnvägen en rätt att begränsa sin ansvarighet till 200 kr. per kg vid förlust, minskning eller skada i stället för järnvägstrafikstadgans 100 kr. Enligt järnvägstrafikstadgan har järnvägen inte rätt till ansvarsbegränsning, om skadan har orsakats uppsåtligen eller genom grov oaktsamhet av järnvägen. Detsamma gäller om uppsåt eller grov oaktsamhet föreligger hos en person som är anställd hos järnvägen eller som järnvägen anlitar i sin verksamhet.

Järnvägstrafikstadgan ger också utrymme för överenskommelser i enskilda fall om att tillämpa högre ansvarighetsgränser. Transportkunden kan sålunda öka sitt skadeståndsskydd genom att han med järnvägens samtycke i fraktsedeln anger s.k. leveransintresse. Detta sker genom att avsändaren i fraktsedeln särskilt anger det belopp som motsvarar intresset av att godset kommer fram oförminskat, oskadat och i rätt tid. Om järnvägen är ansvarig för en skada och ett sådant belopp har angetts, är järnvägen ansvarig inte bara intill de gränser som vanligen gäller utan också därutöver intill det belopp som har angetts som leveransintresse. Detta belopp utgör således inte något maximum för den sammanlagda ersättningen utan endast vad som högst kan utgå utöver den ersättning som varuhavaren skulle ha varit berättigad till, om han inte hade deklarerat leveransintresse. Järnvägarna har emellertid hittills inte gett något sådant samtycke. Reglerna om leveransintresse har därför inte tillämpats i inrikes trafik.

Utredningen har föreslagit att begränsningsbeloppet vid förlust, minskning eller skada på godset även i fortsättningen skall vara 100 kr. per kg av godsets vikt. Till skillnad från järnvägstrafikstadgan innehåller däremot utredningens förslag inte några bestämmelser om deklaration av leveransintresse. När det gäller verkan av att järnvägen eller dess medhjälpare har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov oaktsamhet innebär utredningens förslag inte någon ändring i förhållande till gällande rätt.

De remissinstanser som har uttalat sig om den beloppsmässiga begränsningen av ansvarigheten för förlust, minskning och skada på godset har påpekat, att normalvillkoren redan anger ett begränsningsbelopp på 200 kr. per kg. De har ansett att denna högre ansvarighetsgräns bör tas in i den nu föreslagna lagen. Förslaget att avskaffa reglerna om deklaration av leveransintresse har i stort sett lämnats utan erinran av remissinstanserna. En

instans har dock förklarat sig sakna sådana regler på grund av att de så väl belyser ansvarsbegränsningsrättens syfte att schablonisera ersättningsbeloppet.

En remissinstans har anfört att enligt utredningens förslag järnvägen förlorar rätten att begränsa sitt ansvar t.ex. när anställda stjälar gods. Enligt denna remissinstans finns det skäl att göra en snävare avgränsning av den personkrets vars handlande kan medföra förlust av rätten till ansvarsbegränsning. Som exempel på en snävare avgränsning anges 1978 års konvention om sjötransport av gods, de s.k. Hamburgreglerna. Enligt denna konvention medför endast uppsåt eller grov vårdslöshet hos transportören själv (till skillnad från hans underlydande) förlust av rätten att begränsa ansvaret.

När det gäller att bestämma nivån för ansvarsbegränsningen gör jag följande överväganden.

Transporträttens regler om begränsning av transportörens ansvar grundar sig inte på något rättvisetänkande. Deras funktion är i stället att utesluta svårförutsebart höga skadeståndskrav mot transportören. Genom att transportkunden själv får stå risken för sådana skador kan priset på transporttjänsterna sättas lägre än som annars skulle vara möjligt. När transportören eller vissa av hans medhjälpare har orsakat skadan uppsätliggen eller genom grov vårdslöshet, gäller dock den normala skadeståndsrättsliga principen om obegränsat ansvar.

I järnvägstrafikstadgan ges järnvägen rätt att begränsa sitt ansvar till 100 kr. per kg vid förlust, minskning eller skada på godset, medan ansvarsgränsen enligt vägtransportlagen i dessa fall är 50 kr. per kg. Såväl järnvägen som flertalet vägtransportörer erbjuder emellertid sina kunder transportvillkor med en ansvarighetsbegränsning om 200 kr. per kg. Det skulle då kunna hävdas att det knappast finns anledning att ge transportkunderna sämre villkor enligt lag än dem som järnvägen redan tillämpar.

Såsom jag redan har anfört (avsnitt 5.2.4) anser jag att den sakliga regleringen i järnvägstrafikstadgan i princip bör behållas i den nya järnvägstrafiklagen. Enligt min mening bör lösningar som avviker från järnvägstrafikstadgan inte genomföras utan starka skäl. Detta gäller i synnerhet, om en reglering som avviker från järnvägstrafikstadgan skulle medföra att olika regler blir gällande för internationell och inrikes järnvägstransport. Den nuvarande ansvarsgränsen enligt järnvägstrafikstadgan, 100 kr. per kilo, ligger under det belopp som gäller enligt CIM, 50 s.k. Germinalfrancs, och som, något avrundat, har behållits i 1980 års järnvägsfördrag, 17 SDR (ca 140 kr.). Det torde enligt min mening inte komma i fråga att bestämma ansvarsgränsen till ett lägre belopp än som gäller f.n., 100 kr. Valet bör därför stå mellan oförändrad ansvarsgräns och en högre gräns än den nuvarande.

Begränsningsbeloppet enligt normalvillkoren är 200 kr. per kg. Järnvägarna har sålunda ansett att denna ansvarsgräns är rimlig i normalfallen.

Detta talar för att ansvarsgränsen också i lagen bör fastställas till 200 kr. Som jag nyss nämnde gäller emellertid för internationella transporter en lägre ansvarsgräns, ca 140 kr. Enligt min mening finns det starka skäl för att den ansvarsgräns som är fastställd i lag är ungefär densamma för internationella järnvägstransporter och inrikes järnvägstransporter. En ansvarsgräns på 150 kr. för inrikes transporter är därför enligt min mening lämplig. Ett begränsningsbelopp på 150 kr. per kg får också anses ge transportkunderna ett rimligt minimiskydd. Det finns vidare grundad anledning att anta att järnvägarna även i fortsättningen kommer att i normalvillkoren fastställa ansvarsbegränsningen till 200 kr. Järnvägarna torde av konkurrensskäl inte kunna erbjuda lägre ansvarsbegränsning än vägtransportörerna, som f.n. i regel tillämpar en gräns på 200 kr. per kg. Att avtalsparterna för enskilda transporter skulle komma överens om lägre ansvarsbelopp än 200 kr. torde bli aktuellt endast i sällsynta undantagsfall. Jag bortser i detta sammanhang från vissa specialtransporter, där särskilda ansvarighetsregler kan vara befogade (jfr avsnitt 5.2.2).

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört föreslår jag att ansvarsbegränsningen i den nya järnvägstrafiklagen bestäms till 150 kr. per kg.

Liksom utredningen anser jag att bestämmelser om angivande av leveransintresse inte bör tas upp i lagen. I den mån järnvägen är villig att i fråga om en viss transport åta sig ett längre gående ansvar än som föreskrivs i lagen, kan parterna även utan sådana bestämmelser träffa avtal om detta.

Enligt utredningens förslag skall järnvägen inte få begränsa sin ansvarighet, när en skada har orsakats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet av järnvägen eller av någon för vilken järnvägen svarar. Detta överensstämmer med gällande rätt. Förslaget innebär inte att den krets för vilken järnvägen svarar har utökats i förhållande till vad som nu gäller. Såsom en remissinstans har påpekat innebär Hamburgreglerna för sjötransporternas del att en mindre vid krets medhjälpare identifieras med transportören. Detta har emellertid till stor del sin förklaring i förhållanden som är säregna för sjötransporter och som gör att transportören i vissa lägen inte har möjlighet att själv utse och kontrollera den personal som hjälper till vid exempelvis lastnings- och lossningsarbetet. De problem som detta leder till möter man inte på samma sätt vid järnvägstransport. Gällande regler och utredningens förslag går också tillbaka på de internationella konventionerna på järnvägsrättens områden. Samma regler gäller i detta avseende för järnvägsbefordran av passagerare, av gods och av inskrivet resgods. Jag finner därför inte någon anledning att gå ifrån utredningens förslag i denna del.

5.4.4.3 Ansvaret vid dröjsmål

Som nyss har nämnts får järnvägen enligt järnvägstrafikstadgan begränsa sin ansvarighet för skada till följd av dröjsmål till dubbla befordringsavgiften. Såsom dröjsmållsskada räknas då s.k. ren förmögenhetsskada, dvs.

sådan ekonomisk skada som uppkommer på annat sätt än som en följd av skada på godset. Om godset till följd av dröjsmålet lider fysisk skada, anses detta i svensk transporträttslig praxis normalt inte som dröjsmåls-skada. En sådan skada bedöms enligt vanliga regler för skada på godset (jfr prop. 1974: 33 s. 119 f).

I järnvägstrafikstadgan finns inte några regler om hur ersättningen skall beräknas, när järnvägen är ansvarig för dröjsmål. På grund härav får allmänna skadeståndsrättsliga regler anses tillämpliga när sådan ersättning skall bestämmas. Detta innebär att ersättning vid dröjsmål i princip utgår också för utebliven handelsvinst, produktionsbortfall o.dyl. I detta avseende föreligger en skillnad i förhållande till vad som gäller för skador på godset. I sådana fall utgår bara ersättning för värdeminskningen. Eftersom ersättning vid dröjsmål i princip är begränsad till dubbla befodringsavgiften, täcks dock utebliven handelsvinst och produktionsbortfall i praktiken endast i blygsam omfattning av dröjsmålsersättningen.

Med hänsyn till de ändringar i förhållande till CIM som 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik innebär har utredningen föreslagit två ändringar beträffande järnvägens ansvarighet vid dröjsmål i förhållande till gällande rätt. Sålunda föreslås att också fysisk skada på godset som har orsakats av den försenade leveransen skall betraktas som dröjsmålsskada. I 1980 års järnvägsfördrag har begreppet dröjsmålsskada denna innebörd. Vidare föreslås en höjning av ansvarighetsgränsen från två till tre gånger befodringsavgiften.

Flera remissinstanser har varit kritiska till förslaget att fysisk skada på godset till följd av försenad leverans skall räknas som dröjsmålsskada. De har ansett att den avgränsning av begreppet dröjsmålsskada som f.n. gäller i svensk rätt och som är gemensam för samtliga transportmedel bör behållas. En remissinstans har emellertid uttryckt förståelse för önskemålet om gemensamma regler för inrikes och internationell järnvägstrafik. När det gäller förslaget att höja begränsningsbeloppet för dröjsmålsskador har olika uppfattningar uttalats. Sålunda har framförts både förslag om en ytterligare höjning och förslag om en sänkning till ett belopp som motsvarar befodringsavgiften för att nå överensstämmelse med vägtransportlagen.

Det är enligt min mening olyckligt att det nya internationella järnvägsfördraget jämställer fysisk skada på godset till följd av dröjsmål med annan dröjsmålsskada. I detta avseende avviker det nya fördraget från vad som gäller för andra transportsätt. Man måste emellertid utgå från att någon ändring av fördraget på denna punkt inte kommer att genomföras inom överskådlig tid. Såvitt gäller internationella järnvägstransporter kommer därför begreppet dröjsmålsskada att ha denna innebörd. Det kan tilläggas att detta begrepp i CIM redan nu tolkas på detta sätt i vissa länder, även om CIM:s bestämmelse om dröjsmålsskada är neutralt avfattad.

Det innebär naturligtvis olägenheter att begreppet dröjsmålsskada ges

olika innebörd vid olika transportsätt. Någon rationell motivering för en sådan ordning finns inte enligt min mening. Även om man för inrikes järnvägstransporter valde samma avgränsning av begreppet dröjsmålsskada som för övriga transportmedel, skulle två olika system komma att gälla. Det dröjsmålsskadebegrepp som utredningen har föreslagit kommer nämligen att bli gällande i internationell järnvägstrafik så snart det nya järnvägsfördraget träder i kraft. Om Sverige tillträder detta fördrag, blir de svenska järnvägarna tvungna att tillämpa detta begrepp vid internationella transporter. Enligt min uppfattning kommer det att medföra större praktiska problem om man väljer en lösning som innebär att två olika dröjsmålsskadebegrepp skall tillämpas inom samma transportslag, ett för inrikes och ett annat för internationella järnvägstransporter. Jag anser därför att övervägande skäl talar för utredningens förslag på denna punkt. Även fysisk skada på grund av dröjsmål bör således anses som dröjsmålsskada i den nya järnvägstrafiklagen.

När det gäller ansvarsgränsen för dröjsmålsskador finner jag att det är angeläget med en viss förhöjning i förhållande till vad som gäller f.n. Detta beror inte minst på att även en del skador som tidigare inte ansågs som dröjsmålsskador enligt mitt förslag kommer att betraktas som sådana. Det nuvarande systemet med en begränsning som är knuten till befordringsavgiften är naturligtvis i viss mån skönsmässigt. En sådan ordning är emellertid lätt att tillämpa. Vidare har ett sådant system den fördelen att begränsningen i viss mån automatiskt justeras med hänsyn till inflationen. Jag anser därför att ansvarsgränsen för dröjsmålsskador också i fortsättningen bör vara knuten till befordringsavgiften. I överensstämmelse med utredningens förslag förordar jag att denna gräns bestäms till tre gånger befordringsavgiften. Samma gräns föreskrivs i det nya järnvägsfördraget.

5.4.5 Övriga frågor

Utredningen har i avsnitt 4.2 i betänkandet tagit upp också vissa andra frågor rörande godstransporter. Jag vill i korthet behandla några av dessa frågor.

Sålunda har utredningen berört frågor som har samband med järnvägens rätt att häva befordringsavtalet (avsnitt 4.2.3.5 i betänkandet). Enligt utredningen är det klart att hävning kan ske när det gäller avtal om godsbefordran med järnväg. I motsats till vad som är fallet beträffande järnvägstrafikstadgan har utredningen föreslagit att några regler om hävande av avtal inte skall tas upp i den nya järnvägstrafiklagen. Detta förslag har inte föranlett någon erinran under remissbehandlingen. Jag delar utredningens uppfattning att några regler i detta hänseende inte behövs. Jag förordar därför att utredningens förslag följs på denna punkt.

Utredningen har också berört vissa frågor rörande utlämning av gods (avsnitt 4.2.3.6 i betänkandet). Utredningsförslaget följer där i huvudsak gällande ordning. På en punkt har utredningen dock föreslagit en saklig

ändring, nämligen såvitt gäller mottagarens rätt att träda in i befodringsavtalet i vissa fall. När godset inte har kommit fram till bestämmelseorten och det inte har fastslagits att godset har gått förlorat, får mottagaren enligt järnvägstrafikstadgan träda in i befodringsavtalet först en månad efter det att den avtalade leveransfristen har gått ut. Om någon leveransfrist inte har avtalats, får mottagaren träda in i avtalet sex veckor efter det att järnvägen tog emot godset för befodran. Utredningen har föreslagit att mottagaren vid inrikes järnvägsbefodran i sådana fall skall ha rätt att träda in i befodringsavtalet redan vid den tidpunkt då mottagaren senast borde ha fått tillgång till godset.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör enligt gällande rätt, när mottagaren träder in i fraktavtalet. Någon ändring i detta hänseende har inte föreslagits. När befodringen genomförs utan förlust eller försening, har mottagaren enligt järnvägstrafikstadgan i normalfallet rätt att träda in i fraktavtalet så snart godset har kommit fram till bestämmelsestationen. Denna reglering bygger på den förutsättningen att godset faktiskt befodras till den bestämmelsestation som anges i fraktsedeln. Numera sker emellertid styckegodsbefodran i ökad utsträckning så att järnvägstransporten avbryts innan godset kommer fram till bestämmelsestationen. Ibland avbryts transporten först sedan den stationen har passerats. Godset lastas därefter om till bil och forslas till mottagaren. I de fall då befodringen inte berör bestämmelsestationen synes avsändarens förfoganderätt enligt järnvägstrafikstadgan bestå till dess att befodringsavtalet har fullgjorts genom att godset faktiskt har kommit i mottagarens besittning.

Utredningen har föreslagit att mottagaren skall få träda in i fraktavtalet inte bara när godset har kommit fram till bestämmelsestationen utan också när godset har kommit fram till någon annan plats där godset får lämnas ut enligt fraktavtalet.

I järnvägstrafikstadgan finns bestämmelser om järnvägens skyldighet att lämna ut godset. Vidare finns en bestämmelse av innebörd att mottagaren har rätt att vägra att ta emot godset, om järnvägen vägrar att undersöka detta. Utredningen har föreslagit att den nya järnvägstrafiklagen inte skall innehålla några bestämmelser i dessa avseenden.

Utredningens förslag på dessa punkter har inte blivit föremål för någon erinran under remissbehandlingen. För egen del anser jag att utredningens förslag är ändamålsenliga. Jag förordar därför att utredningens förslag följs i dessa hänseenden.

Utredningen har också behandlat vissa frågor rörande ändringar av befodringsavtalet (avsnitt 4.2.3.8 i betänkandet). Några genomgripande förändringar i förhållande till gällande rätt har inte föreslagits. Som en följd av förslaget att järnvägsfraktsedeln inte skall kunna användas som ett köprättsligt dokument läggs dock fram förslag till vissa ändringar. I motsats till vad som är fallet enligt gällande rätt har utredningen sålunda föreslagit att avsändaren inte måste förete fraktsedelsdubblotten för att

kunna förfoga över godset under befordringen. Någon kritik mot detta förslag har inte framförts under remissbehandlingen. Enligt min uppfattning är detta en logisk följd av den förändring som föreslås beträffande järnvägsfraktsedelns funktion. Jag biträder därför utredningens förslag på denna punkt.

5.5 Befordran av inskrivet resgods

5.5.1 Inledande anmärkningar

Befordran av inskrivet resgods regleras, liksom godsbefordran, av järnvägstrafikstadgan kompletterad med normalvillkoren. Utredningen lämnar i betänkandet (s. 139–144) en redogörelse för gällande rätt.

Utredningens förslag innebär inte några större sakliga avvikelser från vad som nu gäller. Särskilt i fråga om järnvägens ansvarighet har utredningen strävat efter att undvika alltför omfattande hänvisningar till reglerna om godsbefordran. Detta har lett till vissa förenklingar i regelsystemet. Däremot har utredningen inte funnit anledning att i någon nämnvärd mån minska den tvingande regleringens omfattning.

Enligt min uppfattning bör befordran av inskrivet resgods i den nya järnvägstrafiklagen regleras i huvudsak i enlighet med utredningens förslag. Jag skall i det följande ta upp några nyheter i det förslag som utredningen har lagt fram. Redan tidigare har jag berört förslaget att tillåta skiljeavtal beträffande resgodsbefordran (avsnitt 5.2.2). I det följande behandlas formen för ingående av avtal om befordran av inskrivet resgods, vissa frågor rörande utlämning av inskrivet resgods samt ansvarighetsreglerna för järnvägen och transportkunden.

5.5.2 Transportavtalet

Enligt gällande rätt är avtalet om befordran av inskrivet resgods ett formalavtal. Enligt järnvägstrafikstadgan anses sålunda resgodset som inskrivet, när järnvägen har tagit emot det för befordran och utfärdat resgodsbevis. Dessutom krävs enligt stadgan att det är fråga om befordran mot betalning.

I utredningens förslag ställs inte dessa formella krav för att ett avtal om befordran av inskrivet resgods skall föreligga. För att ett sådant avtal skall föreligga krävs enligt förslaget endast att järnvägen i anslutning till ett avtal om personbefordran faktiskt tar emot egendom för befordran på en sträcka som personbefordringsavtalet omfattar. När järnvägen tar emot resgodset, skall den bekräfta mottagandet genom att lämna ut resgodsbevis. Om järnvägen underlåter att utfärda resgodsbevis, blir enligt förslaget följden inte att resgodset inte betraktas som inskrivet. Kan det trots frånvaron av resgodsbevis styrkas att järnvägen har tagit emot egendomen för att befordra den som inskrivet resgods, skall egendomen enligt förslaget behand-

las som resgods. I stället för att vara ett moment i slutandet av avtal blir därmed resgodsbeviset ett bevis om ett redan ingånget avtal.

Remissinstanserna har inte yttrat sig i denna fråga.

Den nuvarande ordningen kan delvis bero på den påverkan som reglerna om fraktsedeln har utövat. Enligt min uppfattning finns det inte någon anledning att behålla en ordning enligt vilken avtal om befordran av inskrivet resgods är ett formalavtal. Jag biträder därför utredningens förslag att, liksom för godstransporternas del, vanliga regler om slutande av avtal skall gälla även såvitt avser befordran av inskrivet resgods.

Resgodsbeviset blir enligt utredningens förslag dels ett bevismedel, dels ett legitimationspapper för den som vill få resgodset utlämnat till sig. I följande avsnitt behandlas förfarandet vid utlämning och resgodsbevisets roll i det sammanhanget.

Den bevisverkan som resgodsbeviset har anges inte närmare i järnvägs- trafikstadgan. Utredningens förslag innehåller inte heller någon reglering av denna bevisverkan. Som skäl för detta har utredningen anfört (betänkandet s. 147) att resgodsbeviset endast sällan torde behöva användas som bevismedel i tvist angående den befordrade egendomens mängd, tillstånd och bestämmelseort. Utredningen har uttalat att resgodsbeviset i en sådan tvist bör vara ett tillräckligt men inte exklusivt bevismedel och att det får anses möjligt att genom motbevisning vederlägga riktigheten av resgodsbevisets innehåll i dessa avseenden. Enligt utredningen torde kravet på motbevisningens styrka få ställas särskilt högt, om järnvägen har försett resgodsbeviset med en anteckning om att resgodset är i bristfälligt skick eller visar tydliga tecken på att vara skadat.

Jag delar utredningens uppfattning att det inte behövs någon lagreglering av resgodsbevisets bevisverkan. Jag instämmer också i utredningens uttalande beträffande denna bevisverkan. Vad utredningen har anfört följer enligt min mening redan av allmänna principer för bevisvärdering.

5.5.3 Utlämning av inskrivet resgods

Enligt järnvägstrafikstadgan (20 §) skall inskrivet resgods lämnas ut mot att resgodsbeviset återställs. Därvid får järnvägen kontrollera bevisinnehavarens behörighet, men någon skyldighet att göra detta föreligger inte. Även om resgodsbeviset inte kan företes, skall järnvägen lämna ut resgodset, om den som gör anspråk på det bevisar att det är hans. Om tvekan råder rörande rätten till resgodset, kan järnvägen som villkor för att lämna ut godset föreskriva att säkerhet ställs. Dessa regler överensstämmer med vad som gäller vid internationell befodran enligt CIV (art. 20). Även det nya järnvägsfördraget innehåller motsvarande reglering (COTIF, Bihang A, art. 23).

Utredningen har förordat vissa ändringar av reglerna om utlämning av inskrivet resgods. Den har sålunda föreslagit att det av lagtexten klart skall framgå att järnvägen inte får lämna ut resgodset till resgodsbevisets inne-

havare, om det skäligen kan antas att denne gör bruk av resgodsbeviset obehörigen. Vidare har utredningen föreslagit, att kravet på bevisning skall sänkas något för de fall då någon begär resgodset utlämnat utan att kunna återlämna resgodsbeviset. Möjligheten att lämna ut resgodset mot säkerhet föreslås avskaffad. Utredningsförslaget innehåller också en reglering av järnvägens skadeståndsskyldighet, om resgodset lämnas ut till någon som inte är berättigad att få ut det eller om järnvägen vägrar att lämna ut resgodset till den som har rätt till det.

Vad först angår det fall att resgodsbeviset visas upp vill jag för egen del anföra följande.

Utlämning av inskrivet resgods skall normalt ske mot att resgodsbeviset återställs. Någon kontroll från järnvägens sida av att innehavaren också har materiell rätt att få ut resgodset torde av praktiska skäl sällan kunna krävas. Järnvägen är enligt gällande rätt inte skyldig att kontrollera behörigheten hos den som önskar få ut resgodset. När resgodset lämnas ut till resgodsbevisets innehavare och det inte har funnits särskild anledning att betvivla dennes materiella behörighet, bör järnvägen således anses ha fullgjort sina skyldigheter. Detta torde vara fallet även om resgodset faktiskt har lämnats ut till en materiellt obehörig person.

Järnvägen synes däremot enligt gällande rätt inte ha fullgjort sina skyldigheter, när den lämnar ut resgodset till en sådan innehavare av resgodsbeviset, om vilken det skäligen kan antas att han saknar rätt att använda sig av beviset. Jag anser i likhet med utredningen att det finns anledning att i den nya järnvägstrafiklagen ta in en uttrycklig regel med denna innebörd.

Om den resande lider skada genom det felaktiga utlämnandet, bör han kunna kräva full ersättning utan hinder av de regler om begränsat ansvar för järnvägen som annars gäller. Som utredningen har föreslagit bör en särskild regel om detta tas in i lagen.

Utredningen har också föreslagit en reglering av järnvägens skadeståndsskyldighet för det fallet att järnvägen vägrar att lämna ut resgodset till den som faktiskt har rätt till det. Jag anser emellertid att någon särskild reglering av denna fråga inte är nödvändig.

Utredningen har som nyss nämnts föreslagit en uppmjukning av beviskravet för de fall då någon begär utlämning av inskrivet resgods utan att visa upp resgodsbeviset. Enligt järnvägstrafikstadgan skall järnvägen i sådana fall lämna ut godset bara till den som styrker sin rätt till godset. Utredningens förslag innebär, att resenären inte skall behöva styrka sin rätt till resgodset utan bara göra den trolig.

Utredningens förslag om en sänkning av beviskraven vid utlämning till någon som inte kan förete resgodsbeviset har berörts i konsumentverkets remissyttrande. Verket har anfört att det är svårt att se vad denna ändring av den nuvarande ordningen skulle innebära i praktiken. De andra remissinstanserna har inte yttrat sig i denna fråga.

Enligt min uppfattning är det osäkert, om en sådan ändring i kravet på

bevisning som utredningen har föreslagit skulle leda till att resgods i större utsträckning lämnas ut till personer utan resgodsbevis, särskilt som järnvägen i enlighet med vad som nyss har sagts kan bli skadeståndsskyldig om den gör en felbedömning. Det beviskrav som utredningen har föreslagit avviker troligen inte i särskilt hög grad från det som järnvägen f.n. tillämpar i praktiken.

Kravet att resgodsbeviset skall visas upp i samband med utlämning av resgods är i första hand avsett att skydda resenären. Reglerna om resenärens rätt att få ut resgodset utan att visa upp resgodsbeviset syftar till att underlätta för en resenär som har förlorat resgodsbeviset att få ut godset. Enligt min uppfattning ger den nuvarande regleringen ett gott skydd mot att resgodset lämnas ut till obehöriga. Jag anser att det inte kan ligga i vare sig den resandes eller järnvägens intresse att kontrollen vid utlämnandet försämrats. Detta torde gälla även om kontrollen innebär att den resande får finna sig i ett visst besvär i de fall han har förlorat resgodsbeviset.

Som jag tidigare har nämnt kan järnvägen, om resgodsbeviset inte företes, i tveksamma fall enligt järnvägstrafikstadgan föreskriva som villkor för utlämning av godset att säkerhet ställs. Utredningen har föreslagit att möjligheten för järnvägen att kräva säkerhet slopas. Som skäl för en sådan ändring har utredningen anfört, att järnvägen enligt utredningens förslag får ökade möjligheter att lämna ut inskrivet resgods utan att ådra sig ersättningsskyldighet till följd av att godset har lämnats ut till fel person.

Jag anser att resgodset i vissa fall kan vara av sådant slag att det är omöjligt för resenären att bevisa eller ens göra troligt sin rätt till det utan att ha tillgång till resgodsbeviset. För sådana fall kan det vara rimligt att rätten att få ut resgodset är beroende av att säkerhet ställs. Jag föreslår därför att möjligheten för järnvägen att kräva säkerhet i vissa fall behålls.

Jag vill vidare påpeka att de regler om utlämning som gäller vid internationell befordran i sak överensstämmer med den nuvarande regleringen i järnvägstrafikstadgan. Vid internationell befordran måste alltså en resande utan resgodsbevis bevisa sin rätt till resgodset. Om osäkerhet kvarstår beträffande hans rätt, måste han ställa säkerhet för att få ut godset. De svenska järnvägarna måste tillämpa dessa regler på resgods som är föremål för internationell befordran. Det måste enligt min mening vara en fördel för järnvägarna, om samma reglering gäller i detta avseende för inrikes och internationell trafik.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört ser jag inte någon anledning att ändra de nu gällande reglerna om utlämning av inskrivet resgods, när resenären inte kan visa upp resgodsbeviset.

En fråga som har samband med utlämning av inskrivet resgods är hur länge järnvägen är skyldig att förvara eller låta förvara resgods som inte har avhämtats. Enligt järnvägstrafikstadgan är järnvägen skyldig att ta hand om godset i tre månader från ankomstdagen. Utredningen har föreslagit att järnvägen skall ha rätt att sälja gods som inte avhämtats efter sex

månader. Mot detta har en remissinstans anført att det föreligger ett förslag till hittegodslag, där förvaringstiden för hittegoods, även på järnväg, förkortas från tre månader till vanligtvis en månad, och att frågan om förvaringstider beträffande ej avhämtat resgods och hittegoods kanske borde övervägas från gemensamma utgångspunkter.

Utredningens förslag till en förlängning av förvaringstiden är grundat på de tidsfrister som gäller i liknande fall, där det råder ett kontraktsrättsligt förhållande mellan den som förvarar egendomen och egendomens ägare (betänkandet s. 154). En hantverkare måste sålunda enligt lagen (1950: 104) om rätt att sälja gods som ej avhämtats hålla inlämnat gods tillgängligt under minst sex månader från det att hantverkarens arbete slutfördes och hans fordran på betalning för arbetet förföll till betalning.

Frågan om förvaringstiden för kvarlämnat gods har behandlats i departementspromemorian (Ds Ju 1981:2) om rätt att sälja kvarlämnat gods. I promemorian läggs fram förslag till en lag om rätt att sälja saker som inte har hämtats. Den föreslagna lagen innehåller generella regler om rätt att sälja saker som har lämnats in för arbete eller för förvaring och som inte hämtas. Enligt förslaget får försäljning av sådana saker i princip ske när tre månader har förflutit från det att den som har lämnat in saken skriftligen har upplysts om att försäljning kommer att ske om saken inte hämtas. Lagstiftning på grundval av promemorian övervägs f.n. inom justitiedepartementet. I avvaktan på att en sådan lagstiftning genomförs finns det enligt min uppfattning inte någon anledning att ändra den frist på tre månader som enligt järnvägstrafikstadgan gäller för järnvägens skyldighet att ta hand om inskrivet resgods. Det kan tilläggas att det förslag om en förkortning av den nuvarande tremånadersfristen för förvaring av hittegoods som har nämnts av en remissinstans inte har genomförts (jfr prop. 1982/83: 59 s. 5).

5.5.4 Förhindrande av otillåten befordran

Järnvägarnas skyldighet att befordra egendom som inskrivet resgods omfattar enligt gällande rätt inte all slags egendom. Enligt järnvägstrafikstadgan är järnvägen sålunda inte skyldig att ta emot till befordran som inskrivet resgods ämne eller föremål som är av farlig beskaffenhet eller som med hänsyn till sin storlek, myckenhet, form, vikt eller egenskaper i övrigt eller på grund av sitt tillstånd eller sin förpackning inte lämpar sig för sådan befordran. I normalvillkoren anges vissa ämnen och föremål som järnvägarna inte tar emot för befordran. Det kan givetvis inte undvikas, att också egendom som järnvägen har förklarat sig inte ta emot för befordran som inskrivet resgods trots allt blir inskrivet. Frågan uppkommer då vilka rättigheter och skyldigheter som parterna har i en sådan situation.

Enligt järnvägstrafikstadgan är järnvägen befriad från åtagandet att befordra resgodset, om det visar sig att egendom som har tagits emot för befordran som inskrivet resgods inte bara är utesluten från sådan beford-

ran enligt gällande bestämmelser utan också är av farlig beskaffenhet eller i annat fall är ägnad att föranleda olägenhet för resande eller för järnvägen. Detta torde innebära att järnvägen praktiskt taget alltid undgår skyldighet att fullfölja en befordran av resgods som den trots sin rätt att vägra befordran har låtit skriva in.

Utredningen har föreslagit att järnvägens skyldighet att fullgöra befordran av resgods som faktiskt har skrivits in i princip inte bör vara beroende av en senare verkställd bedömning av om befordringen kan ske utan olägenhet. Om järnvägen sålunda för befordran som inskrivet resgods har tagit emot egendom som den med hänvisning till egendomens vikt, storlek eller andra lätt konstaterbara egenskaper hade kunnat avvisa, bör järnvägen enligt utredningen vara skyldig att fullgöra befordringen. Utredningen har dock inte ansett att befordringsskyldighet bör föreligga när det gäller egendom som hade kunnat avvisas från befordran som inskrivet resgods på grund av sin farlighet. Järnvägen bör enligt utredningen inte heller vara skyldig att befordra egendomen, om vägran att ta emot egendomen hade kunnat grundas på ett förhållande som järnvägen varken hade fått upplysning om eller själv borde ha fastställt när egendomen togs emot till befordran.

När järnvägen är fri från sitt åtagande att befordra resgodset, bör den enligt utredningen dock i allmänhet vara skyldig att vidta skäliga åtgärder för att säkerställa den resandes rätt till resgodset. Det bör sålunda i regel kunna krävas, att järnvägen ser till att resgodset läggs upp i förvar för den resandes räkning. En reducerad vårdplikt bör dock gälla, när egendom av farlig beskaffenhet har överlämnats till järnvägen. Järnvägen bör då enligt utredningen ha rätt att vidta alla åtgärder som kan anses påkallade för att avvärja faran. Utredningen har ansett att järnvägen i dessa fall i sista hand bör ha rätt att oskadliggöra eller förstöra resgodset utan att bli ersättningskyldig.

Utredningens förslag i dessa avseenden har inte föranlett någon erinran under remissbehandlingen. För egen del anser jag att utredningens reglering i dessa hänseenden är lämplig. Jag föreslår därför att utredningens förslag följs.

5.5.5 Järnvägens ansvarighet

I järnvägstrafikstadgan har järnvägens ansvarighet för att inskrivet resgods går förlorat, minskas eller skadas angetts endast genom en hänvisning till vad som gäller om gods i motsvarande fall (25 §). Detta innebär att järnvägen i princip har ett strikt ansvar för vad som händer med resgodset från det att det tas emot för befordran till dess att det lämnas ut. Den har också ett strikt ansvar för skada till följd av dröjsmål. Samma ansvarsfrihetsgrunder och samma begränsningsbelopp gäller som för gods (100 kr. per kg). Det är att märka att – i motsats till vad som är fallet beträffande godstransporter – järnvägarna inte i normalvillkoren har åtagit sig ansva-

righet för inskrivet resgods till högre belopp än som föreskrivs i stadgan när det gäller järnvägens ansvarighet för förlust, minskning eller skada. Det innebär att järnvägen i praktiken har ett ansvar för resgods som är begränsat till ett lägre belopp än ansvaret för gods. Beträffande ansvarigheten för dröjsmål finns en särskild bestämmelse om ersättning med högst 50 kr. per dygn under högst tre dygn från den tidpunkt då utlämning av resgodset begärdes (26 §).

Utredningens förslag innebär inte några egentliga förändringar såvitt avser grunden för järnvägens ansvarighet. Ansvaret skall sålunda enligt förslaget i princip vara strikt under den tid då järnvägen innehar godset för att fullgöra befodringsåtagandet. Järnvägen ges rätt att åberopa samma ansvarsfrihetsgrunder som för godsbefordran. Under den tid som järnvägen innehar resgodset enbart för förvaring innebär förslaget ett presumtionsansvar för järnvägen.

Däremot har utredningen föreslagit ändrade regler om begränsning av järnvägens ansvarighet för inskrivet resgods. Dessa regler innebär att järnvägen vid förlust, minskning eller skada är ansvarig upp till ett halvt basbelopp enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring och vid dröjsmål med högst 100 kr. per dygn och resande. Ersättning vid dröjsmål skall dock kunna utgå med högst 1 000 kr. för resgods som omfattas av samma resgodsbevis. Utredningens förslag innebär också att förseningar under befordringen i större utsträckning än f.n. skall kunna ge rätt till dröjsmålsersättning.

Utredningens förslag till reglering av järnvägens ansvar för inskrivet resgods har i huvudsak lämnats utan erinran under remissbehandlingen.

Jag anser för egen del att den reglering som utredningen har föreslagit är i huvudsak väl avvägd. Lagstiftningen bör därför utformas på grundval av utredningens förslag. Jag skall dock närmare beröra några viktigare frågor.

Vad först beträffar ansvarsbegränsningen när gods går förlorat, minskas eller skadas är att märka, att resgods befordras efter en enhetstaxa som inte beräknas efter vikt. Om resgodset går förlorat, är det ofta inte möjligt att fastställa vilken vikt det hade. En ansvarsbegränsning per kg är därför mindre lämplig. Dröjsmålsersättning vid internationell järnvägstrafik enligt CIV beräknas per kolli. Liksom utredningen anser jag det därför lämpligare med ett fast högsta ansvarighetsbelopp per kolli för förlust, minskning eller skada, som drabbar det inskrivna resgodset. Jag delar utredningens uppfattning att begränsningsbeloppet, liksom när det gäller handresgods, bör knytas till basbeloppet. Jag biträder utredningens förslag att ansvarigheten skall begränsas till ett halvt basbelopp. Som utredningen har anfört innebär denna ansvarsgräns att, om hänsyn tas till inflationen, ersättningsnivån återställs till vad som gällde för kollin på cirka 15 kg när 1966 års järnvägstrafikstadga trädde i kraft.

Enligt järnvägstrafikstadgan är järnvägen skyldig att på den resandes begäran lämna ut resgodset på bestämmelsestationen när så lång tid har

förflutit efter ankomsten av det tåg med vilket godset skulle ha befordrats att järnvägen borde ha hunnit behandla resgodset för utlämning. Järnvägen kan alltså aldrig anses vara i dröjsmål innan denna tid har gått ut. Detta innebär, att järnvägen inte har något egentligt dröjsmålsansvar vid befordran av inskrivet resgods. Ansvariet omfattar endast att godset lastas på rätt tåg och inte fördröjs under den behandling som äger rum efter det att resgodset har kommit fram till bestämmelsestationen. Detta förhållande saknade större betydelse så länge den resande och hans inskrivna resgods befordrades med samma tåg. Numera är det emellertid vanligt att personförande tåg inte medför inskrivet resgods. I sådana fall kan givetvis en försening av det tåg som befordrar det inskrivna resgodset förorsaka avsevärda olägenheter för den resande.

Mot bakgrund av de befordringsrutiner som numera tillämpas för inskrivet resgods har utredningen föreslagit en ändring av reglerna om ansvaret för dröjsmål med befordran av sådant gods. Dröjsmålsansvar skulle enligt utredningens förslag föreligga, om järnvägen inte är beredd att på den resandes begäran lämna ut resgodset vid den tidpunkt då järnvägen skäligt borde ha hållit det tillgängligt. Förslaget innebär, att både förseningar i själva befordringen och förseningar vid hanteringen på inlämnings- och bestämmelsestationerna kan föranleda skadeståndsansvar.

Utredningens förslag till ändring av reglerna om dröjsmålsansvar har inte föranlett någon erinran under remissbehandlingen. För egen del anser jag att utredningens förslag utgör en lämplig anpassning till de rutiner för transport av inskrivet resgods som numera tillämpas. Jag biträder därför förslaget på denna punkt. Vad som kan anses vara den tid inom vilken järnvägen borde ha fullgjort befordringen torde knappast kunna preciseras genom en allmän regel. Det får i stället avgöras med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. I detta hänseende hänvisas till vad som anförs i specialmotiveringen till den ifrågavarande ansvarsbestämmelsen (4 kap. 9 §).

Beträffande dröjsmålsansvaret har konsumentverket i sitt remissyttrande framhållit att enligt CIV ersättning utgår också om någon skada inte kan visas. Verket har också anfört, att ansvarsbegränsningen enligt CIV beräknas per kolli. Enligt verket bör den svenska regleringen i dessa avseenden anpassas till CIV även när det gäller inrikes trafik.

Som jag nyss nämnde innebär utredningens förslag en höjning av gränsen för dröjsmålsersättning till 100 kr. per dygn och resande, dock högst 1000 kr. för resgods som omfattas av samma resgodsbevis. Som konsumentverket har påpekat innebär förslaget att dröjsmålsersättningens storlek kan bli beroende av hur många personer som anges i resgodsbeviset. Eftersom det här rör sig om dröjsmålsersättning, anser jag emellertid att de belopp som utredningen har föreslagit bör täcka rimliga ersättningskrav. Jag biträder därför utredningens förslag också på denna punkt.

Som konsumentverket har framhållit innehåller CIV föreskrifter om

dröjsmålsersättning i de fall då någon skada inte kan bevisas. Ersättning utgår då med mycket blygsamma belopp, f.n. ca 60 öre per kg och dygn eller ca 12 kr. per kolli och dygn. För egen del anser jag att man inte i den nya järnvägstrafiklagen bör ha särskilda bestämmelser om ersättning i de fall då den resande inte kan visa att dröjsmålet har medfört skada för honom. Det kan enligt min mening inte heller komma i fråga att förplikta järnvägen att betala ut ersättning i form av schablonbelopp som motsvarar de begränsningsbelopp som jag nyss har förordat. I likhet med utredningen anser jag därför att den nya järnvägstrafiklagen inte bör innehålla några bestämmelser om dröjsmålsansvar för de fall att någon skada inte kan bevisas. Jag vill dock framhålla att jag liksom utredningen förutsätter att järnvägen inte kommer att ställa särskilt höga krav på bevisningen angående liden skada.

En särskild fråga som utredningen har tagit upp (betänkandet s. 159) är om den resande, när inskrivet resgods har gått förlorat, minskats eller skadats, skall vara berättigad att helt eller delvis återfå erlagda befordringsavgifter. Utredningen har ansett, att kostnaderna för befordringen skall ersättas i den mån de utgör en del av den resandes totala skada. Sådan ersättning får enligt utredningens förslag rymmas inom det föreslagna, höjda ansvarighetsbeloppet. Särskilda bestämmelser om denna ersättning skulle då inte behövas.

Jag är inte beredd att tillstyrka utredningens förslag på denna punkt. Befordringsavgiften är naturligtvis ofta ett förhållandevis obetydligt belopp, medan ersättningskravet mot järnvägen för skada på eller förlust av godset kan uppgå till flera tusen kronor. Det kan dock förefalla stötande om en resande inte skulle få tillbaka befordringsavgiften för t.ex. ett kolli som helt har försvunnit och som är så värdefullt att regeln om ansvarsbegränsning blir tillämplig. I internationell trafik åligger det järnvägen att betala tillbaka resgodsavgift och liknande utlägg, om resgodset har gått förlorat. Detta gäller såväl enligt nu gällande CIV (art. 30) som enligt det nya järnvägsfördraget (COTIF, bihang A, art. 40). Jag anser att denna lösning bör väljas också för inrikes trafik. Järnvägen bör därför enligt min mening vara skyldig att i sådana fall betala tillbaka befordringsavgifterna utöver det ansvarighetsbelopp som annars gäller.

En remissinstans har betonat behovet av att regleringen beträffande järnvägens ansvarsbegränsning för inskrivet resgods ges publicitet genom att anslås eller genom att resgodsbeviset innehåller uppgift om den. Jag delar uppfattningen att principerna för begränsningen av ansvaret och begränsningsbeloppen bör på lämpligt sätt bringas till de resandes kännedom. Det bör ankomma på järnvägen att se till att detta sker t.ex. genom anslag på stationerna. Någon författningsreglering i detta hänseende behövs dock inte enligt min mening. Jag vill tillägga att ansvarighetsreglerna i den nya lagen återges i ett sammanhang och att det därför bör vara ganska lätt för de resande att själva ta del av vad som gäller.

5.5.6 Den resandes ansvarighet

I järnvägstrafikstadgan ges järnvägen möjlighet att göra den resande ansvarig för skador som det inskrivna resgodset orsakar på grund av sin farliga beskaffenhet, bristfälliga förpackning eller någon annan jämförlig orsak. Denna möjlighet har järnvägen utnyttjat i normalvillkoren. Den resande är dock inte ansvarig för sådana skador, om järnvägen insåg eller borde ha insett risken för skada när resgodset togs emot för befordran.

Utredningen har ansett att denna reglering är alltför sträng för den enskilde resenären. Enligt utredningen bör resenären ha samma ansvar gentemot järnvägen i detta avseende som han har i allmänhet. Utredningen har dock föreslagit att en resande även i fortsättningen skall ha ett strikt ansvar i ett fall, nämligen när han har lämnat in egendom som enligt vad järnvägen har gett till känna inte får befordras som inskrivet resgods och järnvägen inte visste om eller borde ha upptäckt att resgodset var av sådant slag.

Den enda remissinstans som har yttrat sig i frågan, konsumentverket, har tillstyrkt utredningens förslag på denna punkt.

Jag delar för egen del utredningens uppfattning att det strikta ansvar som den enskilde resenären har enligt gällande rätt för skador som orsakas av hans inskrivna resgods är alltför strängt. I princip bör enligt min mening den resande bli ersättningsskyldig bara när han har orsakat skadan uppsåtligt eller genom vårdslöshet. Liksom utredningen anser jag, att ett strängare ansvar bör gälla när en resenär lämnar in resgods som enligt vad järnvägen har gett till känna inte får befordras som inskrivet resgods på grund av sin farlighet eller andra särskilda egenskaper. I sådana fall bör den resande ha ett strikt ansvar. Detta strikta ansvar bör dock inte omfatta det fallet att järnvägen när den tog emot godset kände till eller borde ha insett att resgodset kunde orsaka skador men underlät att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra skadorna.

5.6 Järnvägens utomobligatoriska ansvarighet

5.6.1 Inledande anmärkningar

Järnvägens ansvarighet för skada som uppkommer för tredje man regleras främst genom lagen (1886: 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. I den mån denna lag inte är tillämplig gäller allmänna skadeståndsregler. I betänkandet ges en utförlig översikt över gällande rätt (s. 165–169).

Huvudregeln för järnvägens ansvarighet enligt 1886 års lag innebär en skyldighet för järnvägen att ersätta skada, om det visas att skadan har orsakats genom vårdslöshet av järnvägens personal. För vissa typer av sakskador finns särskilda regler som ålägger järnvägen ett strängare ansvar.

Lagen är bara tillämplig på skador som uppkommer till följd av järnvägs

drift. Ansvarigheten avsåg ursprungligen endast sådana järnvägar där trafiken utfördes med hjälp av ångkraft. Genom särskild lagstiftning gjordes reglerna i 1886 års lag tillämpliga på elektriska järnvägar. Utan formellt lagstöd har dessa regler tillämpats också på andra former av spårdrift. De kan numera anses tillämpliga även på driften vid tunnelbanor och spårvägar.

En översyn av reglerna om järnvägens ansvarighet för utomobligatorisk skada har enligt direktiven varit en av de viktigaste uppgifterna för utredningen. En modernisering av reglerna blev ännu mer angelägen sedan bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen hade ändrats år 1976.

Utredningens förslag innebär i huvudsak att järnvägen ansvarar för skador som tillfogas tredje man till följd av järnvägs drift, även om järnvägen inte har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Ansvaret är med andra ord strikt. Med järnväg jämställs tunnelbana och spårväg. Utredningen har dock föreslagit att järnvägens ansvar även i fortsättningen skall grundas på vårdslöshet i vissa fall. Detta skulle sålunda vara fallet, om den person eller den egendom som skadas utan tillåtelse finns inom en sådan del av järnvägens spårområde som inte är upplåten för allmänheten. Vidare skulle enligt utredningen järnvägen vid kollision mellan rälsfordon och motorfordon ha endast ett ansvar grundat på vårdslöshet för skador på motorfordonssidan.

Utredningens förslag har med något undantag tagits emot positivt av remissinstanserna. Några remissinstanser har dock uttryckt en viss tveksamhet till förslaget att den strikta ansvarigheten skulle bli tillämplig även på spårvägstrafik.

I det följande behandlar jag järnvägens allmänna ansvarighet för person- och sakskador. Därefter tar jag upp vissa särskilda problem som har samband med spårvägstrafiken. Slutligen behandlas ansvarsprinciper och ansvarsfördelning vid sammanstötning mellan rälsfordon och motorfordon.

5.6.2 Ansvarigheten för person- och sakskada

Gällande ordning

Enligt 1886 års lag ansvarar järnvägens innehavare för personskador till följd av järnvägsdriften, när vårdslöshet ligger järnvägens "förvaltning eller betjäning" till last. Med uttrycket "järnvägens förvaltning eller betjäning" avses den personal av olika grader som lyder under järnvägens innehavare. Järnvägens ägare har samma ansvar som järnvägens innehavare. Detta gäller också när ägaren har överlåtit nyttjanderätten till järnvägen åt någon annan, men detta ansvar är då begränsat till värdet av järnvägs-egendomen. Personskada som har tillfogats en resande medan han uppehöll sig i eller steg på eller av järnvägsfordon ersätts inte enligt 1886 års lag utan enligt 1976 års lag. Som jag tidigare har nämnt föreslås att bestämmel-

serna i 1976 års lag förs över till den nya järnvägstrafiklagen utan egentliga ändringar i sak.

Efter tillkomsten av 1976 års lag är 1886 års lag bara tillämplig på utomobligatoriska förhållanden. Ansvarssubjektet anges i 1976 års lag som "järnvägen". Med detta uttryck avses, liksom med uttrycket "järnvägens innehavare" i 1886 års lag, det rättssubjekt som i eget namn och för egen räkning driver banan, även om skadan i det enskilda fallet har inträffat när en annan järnväg trafikerar banan med användande av egen personal och materiel (jfr prop. 1975/76: 7 s. 67 och betänkandet s. 64 f).

I fråga om ansvaret för sakskador gäller enligt 1886 års lag samma huvudregel som för personskador. Järnvägens innehavare ansvarar alltså bara om skadorna har orsakats genom vårdslöshet av företagets personal. I vissa fall har järnvägen emellertid ett strängare ansvar. Detta gäller s.k. gnistskador och skador på vissa djur.

Med gnistskador avses skador till följd av att eld har kommit lös från lokomotiv eller från en eldstad i ett annat järnvägsfordon. För sådana skador svarar järnvägen strikt. Det finns dock vissa undantag från det strikta ansvaret för sådana skador. Undantag gäller sålunda t.ex. när den som har lidit skadan jämlikt åtagande eller på någon annan grund själv bär risken för dessa skador eller när denne i väsentlig mån har ökat risken för brand genom att placera brandfarlig egendom närmare järnvägsspåret än 30 m. I sådana fall ansvarar järnvägens innehavare endast vid vårdslöshet.

Det andra undantaget från huvudregeln avser skador på nötkreatur eller hästar under betesgång. Även här ansvarar järnvägen strikt. Undantag från det strikta ansvaret gäller dock bl.a. för de fall då den som har vård om det djur som har skadats har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen. Strikt ansvar föreligger inte heller, om järnvägen har hållit stängsel som normalt borde ha hindrat djuret från att ta sig in på järnvägens område.

Reglerna om strikt ansvar för skador på nötkreatur och hästar samt om undantag från det strikta ansvaret vid grovt medvållande gäller också vid skador på renar som tillhör någon som har rätt till renbete, under förutsättning att skadan uppkom i en trakt där samerna vid skadetillfället fick uppehålla sig med sina renar.

Utredningens förslag

Utredningens förslag innebär, som redan har nämnts, att järnvägen som huvudregel ansvarar för skador på person eller egendom till följd av järnvägsdriften, även om varken järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Från detta strikta ansvar föreslås samma undantag som när det gäller järnvägens ansvar för skador som tillfogas resande. Järnvägen skulle alltså vara fri från ansvarighet, om skadan har orsakats av någon omständighet som inte är hänförlig till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat

undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den. Vidare skulle järnvägen enligt utredningen ansvara endast om vårdslöshet föreligger hos järnvägen såvitt gäller skador på person eller egendom som obehörigen befinner sig inom en sådan del av järnvägens spårområde som inte är upplåten för allmänheten. Utredningen har också föreslagit ett ansvar grundat på vårdslöshet för skador på motorfordon som är i trafik och på personer och egendom som befordras med motorfordonet. Det särskilda strikta ansvaret för skador på nötkreatur, hästar och renar i vissa fall har behållits i utredningens förslag utan större ändringar.

Remissyttrandena

Remissinstanserna har överlag varit positiva till förslaget att järnvägens strikta ansvar skall omfatta även skador som tillfogas tredje man. Den direkta anknytningen till det ansvar som järnvägen har för resande har välkomnats i ett par yttranden, eftersom man därmed i de flesta fall undviker en besvärlig gränsdragning mellan resande och andra. Några remissinstanser har tagit upp frågan om vem som bör vara ansvarssubjekt när ägaren till spåranläggningen inte själv sköter trafiken.

Den fråga som har tilldragit sig mest intresse vid remissbehandlingen är utredningens förslag att järnvägen bara skall ha ett ansvar som grundas på vårdslöshet, när den person eller den egendom som skadas utan tillåtelse befinner sig inom en sådan del av järnvägens spårområde som inte är upplåten för allmänheten. Flertalet remissinstanser har stött utredningens förslag. Advokatsamfundet har dock ansett, att jämkningsregler som motsvarar dem som finns i trafikskadelagen är att föredra. Remissinstanserna har allmänt pekat på vissa problem som enligt deras uppfattning måste lösas, om man väljer den föreslagna ordningen. I ett par yttranden har efterlysts utförligare besked om vad som skall anses som vårdslöshet på järnvägens sida eller bristfälligheter i anordningar av betydelse för järnvägsdriften. Flera remissinstanser har synpunkter på hur gränserna för det område som inte är upplåtet för allmänheten skall bestämmas. I remissyttrandena har också anförts olika synpunkter på när någon skall anses befinna sig obehörigen inom detta område.

Föredraganden

Huvudregeln

I direktiven till utredningen anförts att 1886 års lag är föråldrad och att man därför bör överväga att ersätta den med ny lagstiftning. Vid sin tillkomst innebar 1886 års lag ett bättre skydd för de skadelidande än den allmänna skadeståndsrättens regler. Till skillnad från vad som då gällde enligt allmän skadeståndsrätt ålade 1886 års lag järnvägen ansvarighet för anställdas vårdslöshet. Detta s.k. principalansvar gäller numera generellt inom skadeståndsrätten. Under den tid som har gått sedan 1886 års lag

kom till har dessutom genomförts lagstiftning om ansvar utanför kontraktsförhållanden för andra transportmedel. När det gäller biltrafik och flygtrafik innebär denna lagstiftning ett betydligt strängare ansvar för transportören än 1886 års lag och även ett strängare ansvar än vad som gäller enligt skadeståndslagen. I fråga om skador som uppkommer i samband med biltrafik har dessutom i Sverige införts ett försäkringssystem som är fristående från transportörens skadeståndsrättsliga ansvarighet. För sådana skador utgår ersättning enligt trafikskadelagen (1975: 1410) på objektiv grund, dvs. oberoende av huruvida någon vårdslöshet föreligger på fordons sida. Om järnvägstrafiken orsakar person- eller sakskada för en utomstående, är dennes möjlighet att få ersättning betydligt sämre än om skadan hade uppkommit i samband med biltrafik.

Jag anser denna skillnad vara svår att motivera. Detta gäller särskilt när spårtrafik och biltrafik förekommer i samma trafikmiljö. Om en fotgängare utan att se sig för stiger ut i gatan från en spårvägsrefug och blir påkörd av en bil, utgår ersättning enligt trafikskadelagen på objektiv grund. Stiger han däremot ut från refugen åt andra hållet och blir påkörd av en spårvagn, är han berättigad till ersättning bara om vårdslöshet föreligger på spårvägens sida. I synnerhet när det gäller personskador är det givetvis mycket angeläget att en utomstående som skadas av spårdriften bereds ersättning. Jag anser därför att järnvägen i princip bör ha ett strikt ansvar för personskador som drabbar tredje man genom järnvägsdriften. Jag bortser då tills vidare från skador som vid kollision mellan ett motordrivet fordon och ett rälsfordon tillfogas personer som färdas med något av dessa fordon.

I fråga om sakskador som uppkommer för tredje man är det kanske inte lika viktigt att ett strikt ansvar införs. Om man bortser från sakskador vid kollision mellan ett rälsgående fordon och ett motorfordon, synes de nuvarande reglerna i 1886 års lag ha ett begränsat tillämpningsområde. De skadetyper som torde vara vanligast är sådana skador på byggnader och andra anläggningar som uppkommer i samband med urspårningar samt skador på djur som kommer upp på banan och blir påkörda. Om sådana skador orsakas av motorfordonstrafik, föreligger i allmänhet rätt till trafikskadeersättning på objektiv grund. Enligt min mening bör den som tillfogas en sådan skada i följd av spårtrafik på motsvarande sätt vara berättigad till ersättning av spårforetaget oberoende av vårdslöshet.

Jag anser att samma ansvarsregler bör gälla för tunnelbanor som för järnvägar i egentlig mening. Jag återkommer senare till ansvarigheten vid spårvägstrafik (avsnitt 5.6.3).

Det är givetvis viktigt att den som tillfogas skada utan svårigheter kan fastställa vem han skall vända sig mot med sina krav på ersättning.

Enligt gällande rätt åvilar järnvägsansvaret i första hand det rättssubjekt som är att anse som innehavare av den spåranläggning på vilken skadan inträffade. Innehavaren av spåranläggningen är i praktiken oftast identisk med ägaren men behöver inte nödvändigtvis vara det. Kännetecknande för

innehavaren är som jag tidigare har nämnt att han besitter spåranläggningen i eget namn och för egen räkning och således är berättigad att nyttja anläggningen självständigt och tillgodogöra sig inkomsterna av trafiken på denna. Den omständigheten att innehavaren uppdrar åt ett annat rättssubjekt att ombesörja trafiken på anläggningen eller att han låter denna trafikerar av fordon som inte tillhör honom har inte ansetts inverka på hans ställning som innehavare.

I likhet med utredningen anser jag att järnvägens innehavare skall vara ensam skadeståndsansvarig. Detta bör gälla inte bara i fråga om spårtrafikföretag i egentlig mening utan också i fråga om innehavare av muscijärnvägar, enskilda eller kommunala industrispår och hamnspår.

Enligt min uppfattning bör ägaren av en spåranläggning inte kunna befria sig från järnvägsansvaret genom att, utan att ge upp sin ställning som innehavare, uppdra åt ett främmande trafikföretag att utföra trafik på anläggningen. Ett industriföretag eller en kommun som uppdrar åt SJ att svara för trafiken på sin spåranläggning bör trots detta stå kvar som ansvarssubjekt. Även om anläggningens innehavare och det trafikerande företaget inbördes har kommit överens om att detta företag skall svara för ersättningen av eventuella skador, bör tredje man ha möjlighet att vända sig med sina ersättningskrav mot anläggningens innehavare. Om han så önskar, kan han givetvis kräva ersättning av trafikföretaget med stöd av skadeståndslagen. Vad jag nu har sagt innebär, att järnvägens ägare kan undgå ansvarighet endast genom att helt överlåta den praktiska och ekonomiska driften till ett annat rättssubjekt som driver järnvägen i eget namn och för egen räkning.

En annan fråga är om den nya järnvägstrafiklagen bör innehålla regler angående den slutliga fördelningen av ersättningsskyldigheten mellan järnvägens innehavare och det företag som svarar för spårtrafiken. Enligt min uppfattning är emellertid förhållandena så skiftande att någon lagreglering inte är lämplig. Frågan om innehavarens rätt att av det trafikerande företaget kräva åter vad innehavaren kan ha betalat till tredje man bör i stället regleras genom avtal. I praktiken regleras redan i dag förhållandet mellan SJ och innehavaren i sådana fall genom avtal. I dessa avtal ges i allmänhet innehavaren regressrätt mot SJ, om SJ eller dess personal har vållat skadan eller om skadan är hänförlig till fel i material som SJ har använt eller till förhållande som SJ ensamt råder över. Jag utgår från att denna fråga kan lösas på lämpligt sätt genom avtal med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet. Om något avtal inte föreligger, får frågan lösas enligt allmänna regressregler. Innehavaren torde i så fall ha återkravsrätt, om skadan har uppkommit till följd av vårdslöshet hos det trafikerande företaget.

Undantag från det strikta ansvaret

Även om järnvägar och andra spårföretag i princip bör ha ett strikt

ansvar för person- och sakskador som uppkommer för tredje man bör det enligt min mening göras vissa undantag från detta strikta ansvar. Jag anser att samma undantag bör gälla i fråga om det utomobligatoriska ansvaret som när det gäller skador som drabbar resande. Järnvägen bör sålunda vara fri från ansvarighet, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den. En sådan lösning medför också den fördelen att det inte får någon betydelse, huruvida den som skadas är resande eller inte (jfr avsnitt 5.3.2).

Utredningen har emellertid föreslagit ytterligare undantag från det strikta ansvaret.

I betänkandet (s. 169–172) har utredningen redogjort för hur de nuvarande skadeståndsreglerna har tillämpats i praktiken och för de slag av skador som har uppkommit till följd av järnvägsdriften. Enligt utredningen visar den undersökning som utredningen har gjort bl.a. att en mycket stor del av personskadefallen måste rubriceras som självmord. Resultaten av undersökningen har utredningen lagt till grund för sitt förslag att järnvägen också i fortsättningen bara skall ha ett ansvar grundat på vårdslöshet för skador som tillfogas den som obehörigen uppehåller sig inom en sådan del av järnvägens spårområde som inte är upplåten för allmänheten eller som åsamkas egendom som utan att järnvägen har tillåtits det finns inom en sådan del av spårområdet.

När det gäller ansvaret för personskador som tillfogas dem som obehörigen vistas inom järnvägsområdet synes enligt min mening valet stå mellan ett ansvar grundat på vårdslöshet och ett strikt ansvar modifierat genom möjlighet till jämkning av skadeståndet vid medvållande på den skadelidandes sida.

Beträffande den senare lösningen, som bygger på ett i princip strikt ansvar för järnvägen också i dessa fall, är att märka att skadeståndslagen redan ger möjlighet att jämka skadestånd med anledning av personskada, om den skadelidande själv har medverkat till skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet (6 kap. 1 §). Vid dödsfall kan också skadeståndet till de efterlevande jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till skadan. Såvitt gäller sakskador kan jämkning ske redan vid enkelt medvållande. Enligt vissa remissinstanser föreligger en tendens i rättspraxis att domstolarna vid trafikskador dömer ut skadestånd även i de grova och avsiktliga medvållandefallen, framför allt skadestånd till efterlevande efter självmord.

Det är riktigt att jämningsbestämmelserna i 12 § trafikskadelagen, som nära överensstämmer med 6 kap. 1 § skadeståndslagen, tolkas mycket restriktivt. Detta innebär, att ojämkad ersättning kan komma att utgå också vid självmord utom i sådana undantagsfall då detta skulle te sig stötande (jfr NJA 1981 s. 920 och NJA 1983 s. 522 I och II). Om järnvägens

ansvarighet utformas på ett sätt som ligger nära trafikskadelagen, kan tillämpningen av ansvarighetsbestämmelserna knappast undgå att påverkas av praxis beträffande trafikskadeersättningen.

Som utredningen har framhållit bedrivs järnvägstrafik – till skillnad från biltrafik – normalt med iakttagande av sådana säkerhetsåtgärder att i huvudsak bara utomstående som medvetet utsätter sig för risker blir skadade. Jag bortser då tills vidare från de skador som uppkommer vid sammanstötningar mellan rälsgående fordon och vägfordon i plankorsningar. Detta synes gälla inte bara den egentliga järnvägstrafiken utan också tunnelbanetrafik. Den undersökning som utredningen har gjort visar enligt min uppfattning klart detta. Av de personskador som inträffar i SJ:s järnvägsdrift synes den helt övervägande delen tillfogas personer som obehörigen beträder spårområdet. Sålunda torde närmare tre fjärdedelar av de dödsfall som inträffade vid SJ:s järnvägstrafik under tiden 1972–75 vara att bedöma som självmord. Enligt utredningen kan det antas att självmordsuppsåt förelåg i ytterligare ett flertal fall. Också i de fall som inte är uppenbara självmord visar denna undersökning enligt utredningen att över hälften av antalet personskador tillfogas personer som har beträtt spårområdet olovligt. Dessa omständigheter talar i viss mån för utredningens uppfattning att undantag från järnvägens strikta ansvar bör göras för personskador som tillfogas den som obehörigen beträder den del av järnvägens spårområde som inte är upplåten för allmänheten.

Mot en sådan lösning talar emellertid enligt min mening starka sociala skäl. Sådana skäl ligger bakom ersättningsreglerna i trafikskadelagen. I den lagen görs inte något undantag från principen om ersättning på objektiv grund för de fall då uppsåt eller vårdslöshet på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I dessa fall föreligger emellertid som jag nyss har nämnt enligt trafikskadelagen möjligheter att jämka ersättningen. Utredningens förslag innebär att, så snart den skadade obehörigen har befunnit sig inom den förbjudna delen av spårområdet, varje ersättning till honom eller hans efterlevande i princip är utesluten. Detta skulle gälla oavsett anledningen till att den skadade har befunnit sig där obehörigen. En lösning efter mönster av trafikskadelagen skulle däremot ge möjlighet till en mera nyanserad bedömning, där hänsyn kan tas till alla omständigheter i det enskilda fallet. Man kan då ta hänsyn till anledningen till att vederbörande har överträtt tillträdesförbudet. Även i de fall då självmordsuppsåt föreligger ger trafikskadelagens reglering större möjligheter att i det enskilda fallet uppnå ett rimligt resultat. Jag anser att en sådan ordning är lämpligare också när det gäller skador som uppkommer i följd av järnvägstrafik än den lösning som utredningen har föreslagit. Jag vill emellertid framhålla att den omständigheten att den skadade obehörigen har beträtt den förbjudna delen av spårområdet kan leda till att ersättningen jämkas.

När det gäller sakskador finner jag inte heller något skäl att som utredningen har föreslagit göra undantag från det strikta ansvaret för skador på

egendom som utan tillstånd finns inom den förbjudna delen av järnvägens område. Enligt min uppfattning är det smidigare att ha jämningsregler av det slag som finns i trafikskadelagen och skadeståndslagen. Enligt dessa regler kan såvitt gäller sakskador jämkning ske redan vid enkelt medvållande på den skadelidandes sida. Om den skadade egendomen utan järnvägens tillstånd har befunnit sig inom den del av järnvägens spårområde som inte är upplåten för allmänheten, bör detta i regel medföra att skadeståndet jämkas på grund av medvållande.

En lösning efter mönster av trafikskadelagen medför också den fördelen att regleringen blir lagtekniskt enklare och lättare att förstå för allmänheten.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört föreslår jag att det inte skall göras något undantag från järnvägens strikta ansvar för skador på personer och egendom som obehörigen befinner sig inom en sådan del av järnvägens område som inte är upplåten för allmänheten. Möjlighet bör finnas att jämka skadestånd i samma omfattning som enligt trafikskadelagen. Såvitt gäller personskador bör jämkning sålunda kunna ske, om den skadelidande själv har medverkat till skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Vid dödsfall bör skadeståndet till de efterlevande kunna jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till skadan. I fråga om sakskador bör jämkning kunna ske redan vid enkelt medvållande.

Skador på nötkreatur, hästar och renar

Enligt gällande rätt har järnvägen ett strikt ansvar för skador på nötkreatur och hästar under betesgång samt under vissa förutsättningar för skador på renar. Som jag nyss har sagt har utredningen föreslagit att denna reglering behålls utan större ändringar. Bortsett från regleringen av det strikta ansvaret för skador på renar har utredningens förslag inte blivit föremål för någon erinran under remissbehandlingen.

Liksom utredningen anser jag att ett strikt ansvar bör gälla för skador i de fall som nu avses. Enligt min uppfattning är någon särskild reglering av ansvaret för skador på dessa djur inte nödvändig, om i enlighet med mitt förslag något undantag från järnvägens allmänna strikta ansvar inte görs för egendom som utan tillstånd finns inom en sådan del av spårområdet som allmänheten inte har tillträde till.

I fråga om de begränsningar som f.n. gäller beträffande järnvägens strikta ansvar för skador på renar vill jag anföra följande.

Enligt gällande rätt har järnvägen ett strikt ansvar för skador på renar som tillhör någon som har rätt till renbete, under förutsättning att skadan uppkom i en trakt där samerna vid skadetillfället fick uppehålla sig med sina renar. Det strikta ansvaret är sålunda begränsat, dels i geografiskt hänseende, dels med hänsyn till vem som äger renarna.

Det strikta ansvaret gäller bara till förmån för renägare som har laglig rätt till renbete. Enligt utredningen torde det i praktiken inte förekomma,

att renar vilkas ägare saknar rätt till renbete uppehåller sig inom ett område som omfattas av denna särskilda ersättningsregel. Utredningen har därför föreslagit att den nuvarande begränsningen såvitt gäller ägareförhållandena skall slopas. Jag biträder utredningens förslag på denna punkt.

Utredningen har däremot föreslagit att den nuvarande geografiska begränsningen skall behållas. Det strikta ansvaret skulle sålunda enligt utredningen också i fortsättningen omfatta bara skador på renar som vid skadetillfället uppehöll sig i en trakt där samerna då fick bedriva renskötsel. Svenska Samernas Riksförbund har ansett att järnvägen bör ha strikt ansvar också för skador på renar som uppehåller sig utanför renskötselområdet eller inom renskötselområdet under en tid då renskötsel inte får bedrivas där. Enligt riksförbundet är de administrativa bestämmelserna om årstidsbete enligt rennäringslagen (1971:437) inte utformade med hänsyn till järnvägsdriften, och enligt förbundet blir resultatet av en reglering i enlighet med utredningens förslag därför stötande i skadeståndsrättsligt hänseende.

Jag anser för egen del att den kritik som riksförbundet har framfört mot utredningens förslag är berättigad. Enligt min uppfattning finns det inte heller anledning anta att det skulle medföra väsentligt ökade kostnader för järnvägsföretagen om den geografiska begränsningen av det strikta ansvaret slopades. Jag föreslår därför att järnvägen skall ha strikt ansvar för skador på renar oavsett i vilken trakt renen befann sig när den skadades.

Både i fråga om skador på renar och i fråga om skador på nötkreatur och hästar gäller enligt 1886 års lag, att järnvägens strikta ansvar faller bort, om den som har vård om det djur som skadas har orsakat skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen av djuret. I sådana fall är järnvägen ansvarig bara om vårdslöshet föreligger på järnvägens sida. Denna reglering torde utesluta att de allmänna reglerna i skadeståndslagen om jämkning vid medvällande tillämpas, när järnvägen har ett strikt ansvar för skadan. Dessa regler innebär att ersättning för sakskada kan jämkas redan vid enkel vårdslöshet. 1886 års lag är därför förmånligare för de berörda djurägarna än skadeståndslagens reglering. Liksom utredningen anser jag att den nya lagstiftningen inte bör medföra någon försämring i detta avseende för djurägarna. I den nya lagen bör därför tas upp en särskild föreskrift om jämkning på grund av medvällande såvitt gäller skador på nötkreatur, hästar och renar som i sak överensstämmer med regleringen i 1886 års lag.

Brandskador

Som tidigare har nämnts har järnvägen enligt 1886 års lag i princip ett strikt ansvar för s.k. gnistskador. Med gnistskador förstås sådana saksador som har orsakats av att eld har kommit lös från ett lokomotiv eller från en eldstad i ett annat järnvägsfordon. Det finns dock vissa undantag från det strikta ansvaret för sådana skador (jfr betänkandet s. 168 f). Det strikta

ansvaret för gnistskador omfattar inte heller egendom som har tagits emot av järnvägen för befordran.

Järnvägarna synes i praktiken ha godtagit ett strikt ansvar också för andra brandskador än sådana som omfattas av begreppet gnistskador i 1886 års lag. Som exempel kan nämnas brandskador orsakade av s.k. tjuvbroms, dvs. genom gnistor eller överhettning som uppkommer när en broms ligger an mot hjulet.

Utredningen har ansett att några särskilda bestämmelser om ersättning för gnistskador och andra brandskador inte behövs. Enligt utredningen bör sådana skador omfattas av det allmänna strikta ansvaret för sakskador som utredningen har föreslagit.

Utredningens förslag har lämnats utan erinran under remissbehandlingen.

För egen del delar jag utredningens uppfattning att några särskilda regler om strikt ansvar för gnistskador och andra brandskador inte behövs i den nya järnvägstrafiklagen.

5.6.3 Ansvarigheten vid spårvägstrafik

Som tidigare nämnts har spårvägar enligt gällande rätt samma ansvarighet för skador på tredje man som järnvägar. Reglerna i 1886 års lag har sålunda i rättspraxis tillämpats på spårvägar, trots att lagen enligt sin ordalydelse gäller endast för järnvägar. Utredningen har föreslagit, att samma regler angående ansvarighet gentemot tredje man skall gälla för järnväg, tunnelbana och spårväg. I princip skulle spårvägen ha ett strikt ansvar för person- och sakskador som tillfogas tredje man. Enligt utredningen skulle gälla samma undantag från detta strikta ansvar som för järnvägar och tunnelbanor.

Under remissbehandlingen har ett par remissinstanser uttalat tveksamhet i fråga om förslaget att spårvägen skall ha ett strikt ansvar för skador på tredje man. Vidare har flera remissinstanser framhållit svårigheterna att avgränsa den del av spårområdet som allmänheten inte har tillträde till.

För egen del vill jag anföra följande.

Spårvägarna förekommer i större utsträckning än järnvägar och tunnelbanor i samma trafikmiljö som motorfordon. Särskilt när det gäller spårvägstrafik är det därför enligt min mening svårt att motivera den stora skillnad som f.n. råder mellan rätten till ersättning enligt trafikskadelagen vid bilolyckor och rätten till ersättning för tredje man enligt 1886 års lag när skadorna orsakas av en spårvagn. Den undersökning av inträffade olyckor som utredningen har gjort visar, att det i samband med spårvägstrafik inträffar olyckshändelser med skador på tredje man som följd i en omfattning som inte är obetydlig. Detta gäller inte bara skador som uppkommer vid kollisioner mellan spårvagnar och motorfordon utan också skador som tillfogas andra trafikanter än sådana som befinner sig i motorfordon. Det är därför enligt min mening angeläget att utomstående, t.ex. fotgängare och

cyklisterna, som tillfogas skador i samband med spårvägstrafik får ersättning i samma utsträckning som den som tillfogas skador vid en bilolycka.

Jag är medveten om att ett strikt ansvar för spårvägsföretagen kan komma att medföra ökade utgifter för dessa företag i form av skadeståndsbetalning. Detta kan dock enligt min mening inte utgöra något avgörande skäl mot att införa ett strikt ansvar för spårvägstrafiken. Det är också att märka att de lokala trafikföretagen redan i dag har ett strikt ansvar för skador som uppkommer i busstrafik. Den fördyring som kan bli följden om ett strikt ansvar införs för spårvägstrafiken torde under alla förhållanden vara endast av marginell betydelse.

På grund av vad jag nu har anfört föreslår jag att för spårvägstrafiken liksom för trafiken på järnvägar och tunnelbanor skall gälla ett i princip strikt ansvar för skador som tillfogas tredje man. Detta strikta ansvar bör omfatta inte bara personskador utan också sakskador. Jag bortser tills vidare från skador som uppkommer vid kollision mellan spårvagn och motorfordon (jfr avsnitt 5.6.4). Från spårvägens strikta ansvar bör gälla samma undantag som för järnvägar och tunnelbanor.

I överensstämmelse med vad jag har föreslagit beträffande järnvägar och tunnelbanor föreslår jag att det inte skall göras något undantag från spårvägens strikta ansvar för skador på personer och egendom som utan tillstånd finns inom en del av spårområdet som allmänheten inte har tillträde till.

5.6.4 Sammanstötning med motorfordon

I Sverige inträffar varje år drygt hundra sammanstötningar mellan vägfordon och rälsfordon i plankorsningar. Dessa olyckor ger ofta upphov till svåra personskador och omfattande sakskador.

Ersättning för de skador som uppkommer vid plankorsningsolyckorna kan enligt gällande rätt utgå dels enligt de ansvarighetsregler som gäller för motorfordonssidan, dvs. enligt trafikskadelagen, dels från järnvägen enligt reglerna i 1886 och 1976 års lagar. Resande med järnväg och deras tillhörigheter omfattas av 1976 års lag, medan övriga skadelidande — då främst skadelidande på motorfordonssidan — faller under bestämmelserna i 1886 års lag. Detta innebär att järnvägen har ett strikt ansvar för de resande och i vissa fall deras tillhörigheter samt ett ansvar gentemot övriga skadelidande som grundas på vårdslöshet.

På motorfordonssidan är ersättningssystemet uppbyggt kring den obligatoriska trafikförsäkringen. Den som tillfogas personskada till följd av trafik med ett motordrivet fordon har rätt till ersättning för skadan på objektiv grund från fordonets trafikförsäkring. Detta gäller både personer som färdas med fordonet och andra. Också sakskador som tillfogas utomstående personer ersätts på objektiv grund från trafikförsäkringen för det motorfordon som har orsakat skadan.

När det däremot gäller skador på ett motorfordon eller på egendom som befordras med ett sådant fordon, utgår ingen ersättning från det fordonets

trafikförsäkring. Enligt ett frivilligt åtagande av försäkringsbolagen lämnas dock ersättning från denna försäkring för skador på förarens och passagerarens personliga tillhörigheter på samma sätt som för personskador i den mån ersättningen inte överstiger ett halvt basbelopp enligt lagen om allmän försäkring. Staten som självförsäkrare tillämpar samma princip (jfr förordningen 1976:472 om statliga myndigheters tillämpning av trafikskadelagen). Vidare kan ersättning för skador på motorfordonet eller på egendom som befordras med fordonet utgå från ett kolliderande motorfordon, om skadorna har orsakats genom vårdslöshet i samband med förandet av detta fordon eller genom någon bristfällighet på det.

Trafikskadeersättningen kan jämkas på grund av medvållande på den skadelidandes sida. Jämkning kan ske under samma förutsättningar som enligt allmänna skadeståndsregler (12 § trafikskadelagen jämförd med 6 kap. 1 § skadeståndslagen). Det innebär att ersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Om föraren har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott, kan ersättningen till honom jämkas redan vid vanlig vårdslöshet. När en personskada har lett till döden, kan ersättningen till de efterlevande jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet. Ersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vårdslöshet på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

En trafikförsäkringsanstalt som har betalat ut trafikskadeersättning kan i vissa fall kräva åter vad den har betalat från den som enligt skadeståndsrättsliga regler är skyldig att ersätta skadan. Detta är fallet, när skadevållaren har orsakat skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet. Återkravs rätt föreligger också, när skadevållaren genom vårdslöshet har orsakat skadan och samtidigt har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Slutligen har försäkringsanstalten getts möjlighet att rikta återkrav mot ägaren eller innehavaren av den järnväg eller spårväg som är ansvarig för skadan. I detta fall kan försäkringsanstalten kräva det utbetalda beloppet åter i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningssansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt (20 § trafikskadelagen).

Utredningens förslag innebär att järnvägen liksom hittills skall svara bara för vårdslöshet såvitt gäller skador som genom spårdriften tillfogas motorfordonstrafikanter. Med vårdslöshet skulle enligt förslaget jämföras att skadan har orsakats genom bristfällighet i någon anordning av betydelse för järnvägsdriften. För att spårtrafiken och motorfordonstrafiken skall bli likställda i fråga om förutsättningarna för den inbördes ersättningsskyldigheten har utredningen vidare föreslagit, att rätt till trafikskadeersättning för skador på spårtrafiksidan skall föreligga bara när skadan har orsakats genom vårdslöshet i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet hos fordonet.

Remissinstanserna har varit positiva till den lösning som utredningen har föreslagit.

För egen del vill jag anföra följande.

När trafikskadelagen kom till, infördes inte några särregler om den ersättningsskyldighet som föreligger för trafikförsäkringen för skador som i följd av trafik med ett motorfordon uppkommer på järnvägståg och på personer och egendom som befordras med tåget. Orsaken till detta var att man ville avvakta den översyn av järnvägslagstiftningen som då pågick. Denna översyn förväntades ge till resultat att motorfordonssidan och spårsidan skulle få ett likartat ansvar för skador som de tillfogar varandra (prop. 1975/76: 15 s. 77 f). De två lösningar som då ansågs möjliga var ett objektivt ansvar för båda trafikmedlen eller någon form av ansvar grundat på vårdslöshet för båda.

Den lösning som väljs måste enligt min mening givetvis ge de skadelidande ett tillfredsställande skydd. Den bör också vara lätt att tillämpa, inte bara för de skadelidande utan även för de ersättningsskyldiga. Ett system med ett strikt ansvar för båda trafikmedlen och med full frihet för den skadelidande att välja huruvida han skall vända sig mot motorfordonssidan eller mot spårsidan skulle tillgodose de skadelidandes intresse. Om en olycka ger upphov till en mängd krav från olika skadelidande, leder dock ett sådant system till att det blir svårare att överblicka samtliga krav. Ersättningsskyldigheten måste under alla förhållanden slutligt fördelas mellan motorfordonssidan och järnvägen. Med ett strikt ansvar på ömse sidor skulle det enligt utredningen ligga närmast till hands att därvid använda den riskfördelningsprincip som redan f.n. kommer till uttryck i 20 § trafikskadelagen. Utredningen har emellertid visat att denna princip inte är lätt att tillämpa i praktiken (betänkande s. 183 f) och att det skulle bli svårt att bortse från vållandefrågan vid den slutliga skaderegleringen.

Av de praktiska skäl som jag nu har berört (jfr avsnitt 5.3.3) bör ersättningsreglerna utformas så att ersättningskrav från en viss skadelidande inte får riktas mot både järnvägen och motorfordonssidan samtidigt. Kravet bör i stället kanaliseras till det egna trafikmedlet, dvs. till det trafikmedel som den skadelidande åkte med. Detta innebär, att resande med järnväg och övriga som befinner sig ombord på tåget i första hand får begära ersättning för sina skador av järnvägen. Såvitt gäller personskador som tillfogas resande har järnvägen redan i dag ett strikt ansvar. Jag har tidigare föreslagit (avsnitt 5.6.2), att järnvägens ansvar för både person- och sakskador som tillfogas andra än resande skall vara strikt enligt den nya järnvägstrafiklagen. Om det vid en kollision mellan ett järnvägsfordon och ett motorfordon uppkommer skador på förare eller passagerare i ett motordrivet fordon, bör på motsvarande sätt kraven på ersättning för dessa skador i första hand riktas mot trafikförsäkringen för fordonet. Ersättning för personskador utgår därvid enligt trafikskadelagen på objektiv grund. Enligt ett frivilligt åtagande från trafikförsäkringsgivarna utgår vid personskada dessutom ersättning för skador som samtidigt tillfogas förarens och passagerares personliga tillhörigheter med högst ett halvt

basbelopp per person. Staten tillämpar som självförsäkrare samma princip (jfr 1976 års förordning).

Det system som jag föreslår för ersättning av skador som uppkommer vid kollisioner mellan motorfordon och spårfordon innebär i praktiken följande. Personskador som tillfogas personer som befordras med något av fordonen ersätts på objektiv grund. Av sakskadorna kommer på motorfordonssidan skador på personliga tillhörigheter att ersättas på samma sätt i den mån de inte uppgår till mer än ett halvt basbelopp. På spårsidan kommer skador på sådan egendom som den resande bär på sig eller för med sig som handresgods att ersättas på objektiv grund endast om den resande själv skadas. I annat fall ansvarar järnvägen bara om vårdslöshet föreligger hos järnvägen. SJ har emellertid under hand förklarat sig berett att frivilligt lämna ersättning till sina passagerare för skador på personliga tillhörigheter i samma utsträckning som trafikförsäkringsgivarna gör beträffande motorfordonstrafikanterna.

Systemet skulle alltså innebära att de skador, beträffande vilka det från trafikanternas synpunkt är mest angeläget att ersättning utgår, omfattas av regler eller åtaganden om ersättningsskyldighet på objektiv grund för den egna sidan. Det finns därför enligt min mening inte något behov för dessa skadelidande att också kunna kräva ersättning av motsidan. Ansvaret för motsidan bör därför inskränkas till de fall då skadorna beror på vårdslöshet. Eftersom ansvaret för det egna transportmedlet enligt förslaget är oberoende av vårdslöshet, torde ersättningsanspråken i första hand komma att riktas mot denna sida.

Vid en sammanstötning mellan ett spårfordon och ett motorfordon uppstår det i allmänhet också skador som inte täcks av det strikta ansvar som jag nu har behandlat. Det kan vara skador som tillfogas personer eller egendom som inte transporteras med någotdera fordonet. Sådana skador på helt utomstående är normalt inte särskilt omfattande. Det finns enligt min mening inte någon anledning att införa särregler för dessa skador. Både järnvägens och trafikförsäkringens strikta ansvar bör därför i sådana fall kunna återopas för samma skador. Oavsett vilken sida som betalar ut ersättningen kan det sedan bli fråga om regresstalan för att ersättningsbeloppet skall kunna fördelas slutligt mellan järnvägen och trafikförsäkringsanstalten.

Betydligt mera omfattande är oftast de skador som uppkommer på de fordon som är inblandade i kollisionen och på egendom som befordras med dessa fordon. Även i fråga om dessa skador måste den slutliga ersättningsskyldigheten på något sätt fördelas mellan de båda inblandade parterna.

Som utredningen har visat är en fördelning med ledning av en teoretisk riskvärdering svår att genomföra i praktiken. Däremot är det i de allra flesta fall möjligt att visa att vårdslöshet har förekommit på endera sidan. Enligt min uppfattning är det givet att det bör inverka på fördelningen av ersättningsansvaret, om vårdslöshet har visats föreligga (jfr 23 § trafikska-

delagen). Jag anser därför det vara lämpligast att reglerna för den inbördes ansvarigheten mellan spårsidan och motorfordonssidan utformas på det sätt som utredningen har föreslagit.

Sammanfattningsvis föreslår jag att järnvägssidan skall ansvara för skador som drabbar motorfordonssidan bara om skadorna har orsakats genom fel eller försummelse på järnvägens sida eller genom bristfällighet i någon anordning av betydelse för järnvägsdriften. På motsvarande sätt bör motorfordonssidan vara ansvarig för skador som uppkommer på järnvägssidan bara om skadorna har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på detta fordon.

Genom att skadeståndsanspråken i praktiken kanaliseras till det egna trafikmedlet och ansvarighetsreglerna utformas på det sätt som jag nu har föreslagit blir den slutliga fördelningen enklare i flertalet fall. Undantagsvis kan det emellertid uppstå skador för vilka ersättning kan krävas från både järnvägen och trafikförsäkringen. Också vid fördelningen mellan järnvägen och trafikförsäkringsanstalten av kostnaderna för dessa skador bör vållandefrågorna i första hand vara avgörande.

Den lösning som jag har förordat föranleder vissa ändringar i trafikskadelagen.

5.7 Ordning och säkerhet

Enligt lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde har järnvägstjänstemän i säkerhets- eller ordningstjänst befogenheter att ingripa mot personer som stör ordningen eller är ett hot mot säkerheten. Dessa befogenheter omfattar rätt att avlägsna sådana personer från järnvägsområdet. Om det är nödvändigt, får våld användas. I trängande fall får en sådan person tas i förvar.

Också järnvägstrafikstadgan innehåller bestämmelser som främst är motiverade av hänsynen till ordning och säkerhet. Av detta slag är reglerna om järnvägens rätt att undersöka gods och resgods som kan orsaka skador eller på annat sätt störa befordringen och rätt att, om det behövs, vidta åtgärder mot sådant gods eller resgods. Hit hör även det straffsanktionerade förbudet mot att utan järnvägens tillstånd beträda de delar av järnvägens område som inte är upplåtna för allmänheten.

Frågor om ordning och säkerhet beträffande tunnelbane- och spårvägs- trafiken regleras i lokala ordningsstadgor som är utfärdade med stöd av allmänna ordningsstadgan (1956: 617).

Slutligen finns i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) bestämmelser om straff för den som för spårfordon i alkoholpåverkat tillstånd. Dessutom är övriga delar av trafikbrottslagen tillämpliga på den som för spårvagn.

Utredningen har i sitt lagförslag fört samman bestämmelserna i lagen om ordning och säkerhet inom järnvägsområde och bestämmelserna i järn-

vägstrafikstadgan om förbud mot tillträde till järnvägens område och om rätten för järnvägen att i vissa fall undersöka och förfoga över gods och resgods. Dessa bestämmelser har tagits in i ett kapitel om ordning och säkerhet som enligt utredningens förslag skall vara tillämpligt enbart på järnväg och alltså inte på tunnelbana och spårväg.

Remissinstanserna har i stort sett lämnat utredningens förslag utan erinran.

Liksom utredningen finner jag det lämpligt att föra samman reglerna om ordning och säkerhet till ett särskilt kapitel i den nya järnvägstrafiklagen. Frågan uppkommer då om detta kapitel bör göras tillämpligt på all spårtrafik eller om det, som utredningen har föreslagit, bör gälla bara för järnväg. De bestämmelser som f.n. finns i lagen om ordning och säkerhet inom järnvägsområde är som nämnts tillämpliga endast på järnväg. Motsvarande bestämmelser beträffande tunnelbana och spårväg finns i lokala ordningsstadgor. Dessa lokala ordningsföreskrifter innehåller vanligen också bestämmelser som rör busstrafiken.

Det kunde i och för sig vara en fördel att ha gemensamma regler om ordningens upprätthållande för alla slag av lokaltrafik på en viss ort. Bestämmelser av detta slag torde emellertid i viss utsträckning vara att anse som begränsningar av de medborgerliga fri- och rättigheterna. Sådana begränsningar skall enligt 2 kap. 12 § regeringsformen göras i lag (jfr prop. 1975: 8 s. 77). Jag anser därför att bestämmelserna i den nya järnvägstrafiklagen om rätt för trafikföretagets personal att ingripa mot personer som stör ordningen eller hotar säkerheten bör gälla all spårtrafik.

Ordningen och säkerheten vid järnvägstrafik kan äventyras också av egendom som medförs av resande eller som överlämnas till befordran som gods eller inskrivet resgods. I järnvägstrafikstadgan finns regler om rätt för järnvägen att under vissa förutsättningar undersöka innehållet i resgodskolli eller godssändning. Den får också undersöka egendom som den resande har med sig som handresgods. Järnvägen får under vissa förutsättningar vidta åtgärder mot godset. Skulle handresgods eller inskrivet resgods innehålla något ämne eller föremål som är av farlig beskaffenhet eller är ägnat att föranleda olägenheter för resande eller för järnvägen, får det avlägsnas från järnvägens område. Om ämnet eller föremålet är av farlig beskaffenhet, får det förstöras eller oskadliggöras när omständigheterna påkallar det. Utredningen har föreslagit att dessa regler skall föras över till den nya järnvägs trafiklagen utan väsentliga ändringar i sak och placeras i kapitlet om ordning och säkerhet. Förslaget har inte föranlett någon erinran under remissbehandlingen.

Enligt min uppfattning bör bestämmelser av detta slag tas in i järnvägstrafiklagen. Jag biträder därför utredningens förslag i detta avseende. Dessa bestämmelser bör enligt min mening inte gälla tunnelbanor och spårvägar. I den mån det finns behov av en motsvarande reglering för dessa transportmedel, bör denna reglering genomföras i annan ordning.

Förbudet mot att beträda spårområdet är i utredningens förslag begränsat till att gälla spårområde för järnväg. Utredningen har påpekat att ett sådant förbud inte behöver ges i form av lag, även om överträdelse av förbudet beläggs med straff. Eftersom avgränsningen av det förbjudna området enligt utredningens förslag skulle få betydelse från skadeståndsrättslig synpunkt, har utredningen dock funnit att förbudet bör tas in i den nya järnvägstrafiklagen.

Som framgår av vad jag tidigare har anfört rörande regleringen av järnvägens utomobligatoriska ansvarighet (avsnitt 5.6.2) kommer det med den lösning som jag föreslår beträffande spårföretagens ansvarighet mot tredje man inte att råda något samband mellan tillträdesförbudet och skadeståndsreglerna. Jag anser emellertid att förbudet för allmänheten att beträda vissa delar av järnvägens område under alla förhållanden bör regleras i lag. Det är dock att märka att ett förbud mot tillträde till vissa delar av spårområdet måste finnas även för spårvägar och tunnelbanor. Mot bakgrund härav anser jag att också allmänhetens rätt att beträda spårområden för spårväg och tunnelbana bör regleras i järnvägstrafiklagen.

Enligt min uppfattning kan avgränsningen av den del av spårområdet dit allmänheten inte har tillträde inte göras på samma sätt för all spårtrafik. När det gäller järnvägar och tunnelbanor har allmänheten i allmänhet inte någon svårighet att avgöra vilka delar av spårområdet som inte får beträddas. Beträffande järnvägar och tunnelbanor bör tillträdesförbudet enligt min mening utformas i enlighet med utredningens förslag. Det bör sålunda anges som ett förbud att utan trafikföretagets tillstånd beträda någon del av spårområdet utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde. I fråga om spårvägar är emellertid läget ett annat. Spårvägsspåren är ofta dragna i gator eller genom grönområden som är öppna för allmänheten. Såvitt gäller spårvägar bör förbudet därför utformas på ett annat sätt. Det bör omfatta en sådan del av spårområdet för vilket det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

En remissinstans har föreslagit att tjänstemän vid järnvägen skulle ges behörighet att utfärda föreläggande av ordningsbot när någon obehörigen har beträtt spårområdet. Som skäl för förslaget har anförts främst att det annars är svårt att beivra överträdelser av detta slag.

Jag är medveten om att det i praktiken ofta blir så att den som har begått en sådan förseelse avviker utan att järnvägen har möjlighet att fastställa vem han är. Enligt min uppfattning bör man emellertid iakttä stor restriktivitet med att ge andra tjänstemän än polispersonal eller åklagare behörighet att utfärda föreläggande av ordningsbot. En sådan behörighet bör dessutom bara ges personal som har genomgått särskild utbildning. De förseelser som det här är fråga om är inte så vanliga att det med hänsyn till

vad jag nu har anförut kan anses motiverat att ge järnvägspersonal denna behörighet.

Straffbestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet i trafikbrottslagstiftningen gäller sedan den 1 juli 1982 också förare av motordrivna järnvägsfordon och tunnelbanetåg. I samband med att denna ordning infördes (prop. 1981/82: 204 s. 7 f, s. 19 f) uttalades, att regleringen av detta ansvar för förare av järnvägsfordon och tunnelbanetåg borde ske i den nya järnvägstrafiklag som var under utarbetande och att placeringen i trafikbrottslagen borde ses som en provisorisk lösning.

Den nu gällande ansvarsbestämmelsen har begränsats till att avse *förare* av maskindrivna järnvägsfordon och tunnelbanetåg. Det kan emellertid finnas anledning att överväga, om inte också andra befattningshavare vid järnvägen bör omfattas av straffansvaret. Denna fråga har inte behandlats i propositionen till 1982 års ändringar i trafikbrottslagen med tanke på att den lagstiftning som då föreslogs var provisorisk (jfr prop. 1981/82: 204 s. 7, s. 17 f).

SJ har i en skrivelse till justitiedepartementet uttalat sig om vilka personalkategorier som bör omfattas av en kommande, slutlig reglering av ansvaret för säkerhetshotande nykterhetsförseelser. Enligt SJ bör den kommande lagstiftningen omfatta, förutom lokförare, också andra förare av dragfordon (t.ex. i växlingstjänst eller vid s.k. vagnuttagningar) samt förare av motordrivna småfordon (dressiner o.d.). Dessutom har SJ ansett det angeläget att befattningshavare i stationär tjänst med uppgifter som avser själva tågdriften och tågrörelserna omfattas av straffansvaret. Hit hör enligt SJ tåglezare, fjärrtågklarare, tågklarare och tågklarararbiträren.

Frågan om straffansvar för annan personal i säkerhetstjänst såsom tågbefälhavare (konduktörer), ställverksvakter, vissa tillsyningsmän och viss bangårdspersonal torde enligt SJ få bedömas bl.a. med hänsyn till den straffattitud som övervägs och möjligheten att inom denna differentiera straffet efter ansvaret och farans art.

Frågan om trafiknykterheten inom spårtrafiken har behandlats flera gånger tidigare, bl.a. i ett betänkande av 1957 års trafiknykterhetskommitté (SOU 1965: 35). Detta betänkande innehöll förslag till straffbestämmelser som i första hand omfattade förare av järnvägs- eller spårvägståg samt tågklarare. Regeringen skulle enligt förslaget dessutom kunna bestämma att andra befattningshavare som tjänstgör i befattningar av betydelse för trafiksäkerheten skulle omfattas av straffstadgandet. Förslaget ledde inte till lagstiftning.

I detta sammanhang bör nämnas att ett förslag om ändring i trafikbrottslagens regler om rattfylleri och rattonykterhet nyligen har lagts fram i departementspromemorian (DsJu 1983: 6) Trafiknykterhetsbrotten. Promemorian har remissbehandlats. Förslaget övervägs f.n. i justitiedepartementet.

För egen del vill jag anföra följande.

Både 1965 års förslag och SJ:s yttrande visar svårigheterna att klart avgränsa de befattningshavare som bör omfattas av ansvarsbestämmelserna. Jag anser emellertid att det finns all anledning att låta straffbestämmelsen för onykterhet i spårtrafiktjänst omfatta alla befattningshavare som från säkerhetssynpunkt har en lika betydelsefull ställning som förarna. Gruppen av befattningshavare med en sådan ställning är dock relativt begränsad och omfattar i princip endast tågledare och tågklarare. I vissa fall kan emellertid även andra befattningshavare ha uppgifter som är av sådan betydelse för säkerheten att straffbestämmelsen bör gälla också dem. Bestämmelsen bör därför inte innehålla någon uppräkningslista av vissa befattningshavare. Den bör i stället anges gälla "järnvägs- eller tunnelbanetjänstemän som annars har utfört uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten". Den särskilda straffbestämmelsen i trafikbrottslagen för den som har fört ett spårfordon med en viss alkoholkoncentration i blodet bör dock inte utsträckas att gälla andra personalkategorier än förare. För spårvägstrafikens del synes det inte finnas något behov av att utsträcka straffbestämmelsen till att omfatta andra befattningshavare än spårvagnsförare.

Syftet med de nya straffbestämmelserna är givetvis inte att generellt straffbelägga onykterhet i tjänsten för de personalkategorier som har berörts i det föregående. Straffansvar bör därför bara komma i fråga när någon på grund av onykterhet inte är i stånd att föra fordon eller annars utföra sådana uppgifter som har ålagts honom och som är av väsentlig betydelse för säkerheten i spårtrafiken.

Enligt trafikbrottslagen gäller för rattfylleri en straffskala som omfattar fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, böter, dock lägst 25 dagsböter. För rattonykterhet är straffskalan böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader. Jag anser att samma straffskalor bör gälla de motsvarande straffbestämmelserna i den nya järnvägstrafiklagen. Det är dock inte nödvändigt att ange lägsta bötesstraff i lagtexten, och detta är heller inte brukligt numera.

Också i övrigt bör ansvarsbestämmelserna i järnvägstrafiklagen utformas på samma sätt som de motsvarande bestämmelserna i trafikbrottslagen.

I samband med att straffbestämmelserna i trafikbrottslagen om rattfylleri och rattonykterhet gjordes tillämpliga på lokförare och tunnelbaneförare nämndes att SJ hade ifrågasatt om inte järnvägstjänstemän i befälsställning borde ges behörighet att ta alkoholutandningsprov (prop. 1981/82: 204 s. 10). Föredragande statsrådet tog då inte ställning till denna fråga. SJ har senare förklarat att de befogenheter som polisen har i detta avseende måste anses tillräckliga. Mot bakgrund härav anser jag att det inte finns någon anledning att nu ta upp denna fråga.

6 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad som nu har anförts har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. järnvägstrafiklag,
2. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410),
3. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
4. lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov,
5. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477).

Det under 5 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för kommunikationsdepartementet.

Förslagen bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som bilaga 3.

7 Specialmotivering

7.1 Förslaget till järnvägstrafiklag

Lagen har getts rubriken "Järnvägstrafiklag". Huvuddelen av lagen behandlar visserligen endast befordran av gods och passagerare. Lagen innehåller emellertid också regler om utomobligatorisk skadeståndsskyldighet och om ordning och säkerhet. På grund härav har denna vidare benämning valts.

Innehållet i lagen är fördelat på sex kapitel. I ett inledande kapitel (1 kap.) behandlas bl.a. lagens tillämpningsområde, dess tvingande karaktär och en del processuella frågor. Därefter följer bestämmelser om befordran av resande (2 kap.), om godsbefordran (3 kap.) och om befordran av inskrivet resgods (4 kap.). I de två sista kapitlen regleras järnvägens utomobligatoriska ansvarighet (5 kap.) och ordning och säkerhet (6 kap.).

Lagen innehåller inte några bestämmelser om järnvägens befordrings-skyldighet (jfr avsnitt 5.2.1). Järnvägens skyldighet att betala skadestånd till den som lider skada till följd av att befordrings-skyldigheten inte fullgörs regleras däremot i lagen (1 kap. 3 §).

Paragrafnumreringen i förslaget är såvitt gäller 1, 3 och 4 kap. densamma som enligt utredningens förslag. I 2 kap. saknas motsvarighet till 5 § i utredningens förslag. 5 kap. avviker i flera hänseenden från utredningsförslaget. På grund härav är paragrafnumreringen inte densamma i de båda förslagen. I 6 kap. har regler om trafiknykterhetsbrott kommit till i förhållande till utredningens förslag.

I det följande anges i anslutning till varje paragraf var motsvarande bestämmelse finns i den nu gällande lagstiftningen.

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tåg färja, om inte annat anges i lagen. Vad som föreskrivs om järnväg i 1 kap., 2 kap. 1–4 §§ och 5 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg. Bestämmelserna i 6 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg i den utsträckning som anges där.

Lagen tillämpas inte på postbefordran.

(1 § JTS; 1 § och 10 § första stycket 1976 års lag)

I denna paragraf regleras lagens tillämpningsområde.

Denna paragraf innehåller i *första stycket första meningen*, en huvudregel om lagens *geografiska* tillämpningsområde. Till sin innebörd motsvarar huvudregeln den bestämmelse om svensk domsrätt som finns i 10 § första stycket 1976 års lag. Förutsättningen för att järnvägstrafiklagen skall vara tillämplig är i allmänhet att den aktuella tvisten hänför sig till järnvägstrafik på bana i Sverige eller på svensk tåg färja.

Lagen kan undantagsvis bli tillämplig på skador som har inträffat utomlands. Detta kan bli fallet inte bara när en resande eller någon annan har tillfogats skada genom järnvägsdriften ombord på en svensk tåg färja i utlandet. I 2 kap. 3 § behandlas det fallet att en järnväg efter driftsavbrott på svensk bana använder ett annat transportmedel för att befordra passagerare. I ett sådant fall skulle en skada kunna uppkomma utomlands, och en sådan skada omfattas av lagen. Detta kan dock bara gälla personskador som tillfogas resande och skador på egendom som en resande bär på sig eller för med sig som handresgods.

Denna avgränsning av lagens geografiska tillämpningsområde har till följd att lagen inte kommer att omfatta skador som uppkommer genom järnvägsdrift på utländsk tåg färja ens när denna befinner sig i svensk hamn. Om någon skada skulle uppkomma i ett sådant fall, torde en tillfredsställande skadereglering kunna åstadkommas med hjälp av trygghetsförsäkring, sjörättsliga regler eller allmänna skadeståndsbestämmelser eller, i fråga om tågpassagerare, med tillämpning av de utländska regler som återger innehållet i tilläggskonventionen till CIV.

Huvudregeln om lagens geografiska tillämpningsområde skall enligt lagtexten gälla, om inte annat anges i lagen. Avvikelser från huvudregeln har gjorts i 3 kap. 1 § och i 4 kap. 1 §. I 3 kap. 1 § undantas i princip från lagens tillämpningsområde godsbefordran som är underkastad det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM). Också på en sådan godsbefordran kan emellertid lagen vara tillämplig, nämligen om det av CIM följer att en viss fråga skall bedömas enligt intern svensk rätt. På motsvarande sätt undantas genom 4 kap. 1 § från lagens tillämpningsområde sådana tvister rörande inskrivet resgods som enligt det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV) skall lösas med tillämpning av andra regler än intern svensk rätt. I den mån det följer av CIM eller CIV att intern svensk rätt skall tillämpas på trafik

mellan Sverige och utlandet, innebär bestämmelserna om lagens tillämpningsområde inte något hinder mot detta.

I fråga om lagens *sakliga* tillämpningsområde framgår av första stycket första meningen att detta generellt omfattar trafik med järnväg. Av andra och tredje meningarna framgår att lagen i vissa delar också gäller för trafik med tunnelbana och spårväg. De regler som är tillämpliga också på dessa transportmedel är, förutom de allmänna bestämmelserna i lagens 1 kap., reglerna i 2 kap. om befordran av resande i inrikes trafik (1–4 §§) och reglerna i 5 kap. om spårtrafikföretags driftsansvar i utomkontraktuella förhållanden. Reglerna i 6 kap. om ordning och säkerhet har i viss utsträckning gjorts tillämpliga också på tunnelbana och spårväg. Detta framgår direkt av de särskilda bestämmelserna i 6 kap. En erinran om detta har tagits in i tredje meningen. Att reglerna om godsbefordran och befordran av inskrivet resgods inte har gjorts tillämpliga på tunnelbana och spårväg beror på att någon sådan befordran inte bedrivs och troligen inte heller kommer att bedrivas med dessa fortskaffningsmedel i en omfattning som påkallar lagstiftning.

I lagförslaget har inte tagits in någon definition av begreppet järnväg. I fråga om skälen till detta hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 5.2.1). Som där anføres är de huvudsakliga kännetecknen på en järnväg att den är en inte alltför kort spåranläggning på vilken fordon som är avsedda för transport förflyttas med hjälp av en längs spåren rörlig drivkälla som kan utveckla en sådan kraft att förflyttningen medför särskilda skaderisker.

För att en spåranläggning skall kunna betecknas som järnväg krävs sålunda att den kan användas för befordran av personer eller gods. En anläggning som inte har till ändamål att utföra en tämligen lång förflyttning i huvudsakligen horisontellt led torde inte kunna anses som en järnväg. Spåranläggningar längs vilka lyftkranar, traverser eller liknande anordningar förflyttar sig synes därför inte omfattas av begreppet järnväg. Det samma torde gälla miniatyrtåg på en nöjesplats. Det särskilda järnvägsansvaret bör inte heller omfatta skador som uppkommer t.ex. vid driften av en berg- och dalbana eller en bana som är anlagd inom ett fabriksområde och inte står i förbindelse med ett större järnvägsnät utanför området. Bergbanor som drivs från en fast driftkälla får också anses falla utanför järnvägslagstiftningen. Däremot måste s.k. museibanor i princip anses vara järnvägar. För att en anläggning skall anses vara en järnväg är det inte nödvändigt att skenorna är av järn. De kan också vara av någon annan metall eller av något annat ämne som ger liten friktion.

Med uttrycket "järnvägen" avses även *järnvägens innehavare*. I fråga om den närmare innebörden av detta begrepp hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 5.6.2).

Befordran av post under postverkets vård är undantagen från järnvägs- trafikstadgans tillämpningsområde. Vägtransportlagen är inte heller till-

lämplig på postbefordran. Befordran av post bör överhuvudtaget inte betraktas som godsbefordran i järnvägstrafiklagens mening. Inte heller reglerna om järnvägens utomobligatoriska ansvarighet bör tillämpas på sådan befordran. I enlighet härmed anges i *andra stycket* av förevarande paragraf att lagen inte är tillämplig på postbefordran.

Under begreppet postbefordran faller enligt förarbetena till vägtransportlagen postverkets befordran av brev och paket (prop. 1974: 33 s. 33). Som postbefordran bör emellertid enligt den förevarande paragrafen betraktas all befordran av försändelser som postverket har tagit emot i poströrelsen. Att postbefordran inte skall anses som godsbefordran i lagens mening innebär självfallet inte något hinder mot att postbefordran utförs med järnväg på grund av särskilt avtal. Innehållet i ett sådant avtal kan helt eller delvis bestämmas genom hänvisning till lagens regler. Det får förutsättas att ett sådant avtal träffas som i största möjliga utsträckning tillgodoser båda de avtalsslutande parternas intressen.

Befordran av flyttsaker samt begravningstransporter har lämnats utanför vägtransportlagens tillämpningsområde. Några motsvarande undantag har inte gjorts i lagförslaget. Järnvägstrafiklagen är därför tillämplig också på befordran av flyttsaker och på begravningstransporter (jfr betänkandet s. 111 f).

2 § Bestämmelserna i denna lag får inte åsidosättas genom avtal som är mindre förmånliga för resande eller för avsändare eller mottagare av gods. Avtal som avviker från bestämmelserna i 3 kap. får dock träffas, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

Avtal om att framtida tvister med anledning av förhållanden som regleras i denna lag skall avgöras av skiljemän får göras gällande endast i fråga om tvister som rör godsbefordran.

(2 och 75 §§ JTS; 2 § 1976 års lag)

I *första stycket* av denna paragraf anges som huvudregel att lagens bestämmelser är ensidigt tvingande till förmån för spårtrafikföretagens kunder, dvs. resande samt avsändare och mottagare av gods. Vidare anges vissa undantag från lagens tvingande karaktär såvitt gäller godsbefordran. I *andra stycket* regleras rätten att sluta skiljeavtal.

Vid godsbefordran är det sålunda möjligt att under vissa förutsättningar genom avtal göra avvikelser från lagens reglering även till transportkundens nackdel (första stycket andra meningen). I enlighet härmed skall även ett sådant avtalsvillkor kunna anses bindande som innebär att transportkunden avstår från en rätt som han har enligt lagen, förutsatt att villkoret kan anses skäligt med hänsyn till godsets ovanliga art. Därmed avses t.ex. godsets farliga beskaffenhet eller dess tillstånd. Avvikelser från den tvingande regleringen är också tillåtna, om det är skäligt med hänsyn till andra särskilda omständigheter, t.ex. de särskilda förhållanden under vilka befordringen skall utföras.

Avvikelser från den tvingande regleringen blir alltså tillåtna i de fall som f.n. omfattas av 75 § järnvägstrafikstadgan. Som framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 5.2.2) bör emellertid avtalsfrihet råda i större omfattning än enligt gällande rätt. I fråga om avtalsfrihetens omfattning hänvisas till vad som anförs i den allmänna motiveringen.

I utredningens förslag anges att avsteg från den lagens reglering är tillåtna såvitt gäller "bestämmelserna om godsbefordran". Av det här använda uttrycket "bestämmelserna i 3 kap." framgår klart att avsteg från lagens reglering är tillåtna under de förutsättningar som anges i lagrummet inte bara när det gäller bestämmelserna om befordran av gods utan också såvitt gäller bestämmelserna om förvaring av godset.

Enligt 6 § i förevarande kapitel får talan mot järnvägen om ersättning för skada som avses i järnvägstrafiklagen väckas vid vissa angivna domstolar. Rätten att väcka talan vid en sådan domstol kan en transportkund enligt huvudregeln om lagens tvingande karaktär i princip inte frånsäga sig innan en tvist har uppkommit.

Den möjlighet som finns enligt gällande rätt att ingå bindande skiljeavtal såvitt gäller framtida tvist rörande befordran av gods har emellertid behållits (jfr avsnitt 5.2.2). Av andra stycket följer motsättningsvis att skiljeavtal inte är bindande i fråga om befordran av passagerare och inte heller i fråga om befordran av inskrivet resgods. Beträffande de överväganden som ligger till grund för denna reglering hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 5.2.2). Som anförs där torde utrymmet för skiljeklausuler i avtal om godsbefordran i praktiken vara mycket begränsat i de fall då järnvägens motpart är en konsument. Enligt 3 a § lagen (1929: 145) om skiljemän får sålunda skiljeavtal inte åberopas i vissa konsumenttvister. Om en skiljeklausul i det enskilda fallet framstår som oskäligen, kan domstolen i det enskilda fallet lämna den utan avseende med tillämpning av 36 § avtalslagen.

3 § Om järnvägen inte fullgör sin befordringsskyldighet enligt lag eller annan författning och om det därigenom uppkommer skada för någon till vars förmån befordringsskyldigheten gäller, är järnvägen skyldig att ersätta skadan.

(76 § JTS)

I denna paragraf regleras järnvägens skadeståndsskyldighet, om den åsidosätter sin befordringsskyldighet. En förutsättning för att paragrafen skall vara tillämplig är att spårtrafikföretaget på grund av en särskild föreskrift har varit skyldigt att utföra befordringen. Av skäl som har angetts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.2.1) har några bestämmelser om järnvägens befordringsskyldighet inte tagits upp i järnvägstrafiklagen. Denna fråga får regleras i annan ordning. Det bör påpekas att det inte finns någon författningsreglerad befordringsskyldighet för tunnelbanor och spårvägar.

4 § Järnvägen är ansvarig för vad den som är anställd hos järnvägen eller som i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften gör eller underlåter att göra i tjänsten eller annars under medverkan i järnvägsdriften.

(8 § JTS; 6 § 1976 års lag; jfr även 2 § 1886 års lag)

I denna paragraf regleras järnvägens s.k. principalansvar.

Järnvägens ansvarighet enligt järnvägstrafiklagen vilar i de flesta fall på objektiv grund. Enligt vissa lagrum, såsom 2 kap. 2 § andra stycket och 5 kap. 2 §, är emellertid järnvägens skadeståndsskyldighet helt eller delvis beroende av att järnvägen har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Förekomsten av vållande kan ha betydelse också för beräkningen av skadestånd, eftersom de ersättningsbegränsningar som föreskrivs för vissa skadetyper inte får tillämpas när skadan har vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Att i sådana fall ansvarigheten inträder eller ersättningsbegränsningarna faller bort när järnvägen själv, dvs. dess högsta organ, har gjort sig skyldig till det angivna vållandet är utan vidare klart. I regel föreligger emellertid vållandet hos någon annan. I denna paragraf regleras när vållande av någon annan än järnvägen själv skall tillräknas järnvägen. Dessutom anges att en sådan handling eller underlåtenhet som nämns i paragrafen generellt skall betraktas som en järnvägens handling eller underlåtenhet.

De personer för vilka järnvägen ansvarar är de som är anställda hos järnvägen eller som i någon annan egenskap anlitas för järnvägsdriften. Järnvägens ansvar omfattar också personer som är anställda i den serviceverksamhet som järnvägen eller självständiga entreprenörer bedriver på tåget, t.ex. restaurangrörelse och tidningsförsäljning (jfr avsnitt 5.2.3 och prop. 1975/76: 7 s. 66). Järnvägens ansvar omfattar däremot inte post- eller tullpersonal som tjänstgör på tåget.

I fråga om de personer som järnvägen ansvarar för omfattar ansvaret vad dessa personer gör eller underlåter att göra i tjänsten eller annars under medverkan i järnvägsdriften. Att den som företog handlingen eller underlät att handla inte själv kan anses härigenom ha gjort sig skyldig till vållande utesluter således inte att bedömningen kan bli en annan, när handlingen eller underlåtenheten betraktas som begången av järnvägen.

5 § Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befodringsavtal som avses i lagen förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket.

Preskriptionstiden är

vid dödsfall

tre år från dödsfallet, dock högst fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

vid personskada som inte har lett till döden

tre år från den händelse som orsakade skadan,

vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods ett år från dagen då godset eller resgodset lämnades ut eller, om det inte har lämnats ut, från den dag då det senast skulle ha lämnats ut,

vid sakskada i andra fall tre år från den händelse som orsakade skadan,

för annan fordran ett år från det att fordringen uppkom.

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen är ansvarig på grund av uppsåt eller grov vårdslöshet.

Om en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande och fordringen inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap., tillämpas preskriptionslagen (1981: 130) i stället för vad som förut har sagts i denna paragraf.

(10 § 1886 års lag; 87 och 88 §§ JTS; 9 § 1976 års lag)

För fordringar som har uppkommit med anledning av järnvägs verksamhet finns f.n. särskilda preskriptionsregler i 1886 års lag, 1976 års lag och järnvägstrafikstadgan. Vissa fordringar mot järnvägen måste också i fortsättningen vara underkastade specialpreskription. Detta är fallet med fordringar som avser ersättning för personskador eller vissa sakskador som har tillfogats resande i samband med internationell befordran. När det gäller sådana fordringar måste nämligen de nationella preskriptionsreglerna stämma överens med innehållet i tillägskonventionen till CIV. Vid tillkomsten av 1976 års lag ansågs det lämpligt att göra i huvudsak samma regler tillämpliga på preskription av fordringar som dem som i motsvarande fall gäller för fordringar som har uppkommit i samband med internationell befordran. Det finns inte nu anledning att överväga någon annan lösning. Till denna paragraf har därför utan någon ändring i sak förts över preskriptionsbestämmelserna i 9 § 1976 års lag. Dessa bestämmelser har behandlats i prop. 1975/76: 7 s. 84–87.

Vad gäller andra fordringar än sådana som avses i sistnämnda lagrum uppkommer frågan om de bör vara underkastade specialpreskription eller om allmänna preskriptionsregler bör tillämpas också på dem.

Enligt preskriptionslagen (1981: 130) är huvudregeln att en fordran preskriberas först tio år efter sin tillkomst. För näringsidkares fordringar mot konsumenter gäller dock i princip en preskriptionstid på tre år.

Om de nu nämnda preskriptionsreglerna skulle tillämpas på fordringar som grundas på den föreslagna järnvägstrafiklagen, skulle detta innebära att preskription praktiskt taget aldrig skulle inträda tidigare än efter tio år, när en sådan fordran riktas mot ett spårtrafikföretag. De fordringar som det är fråga om i förevarande sammanhang är emellertid regelmässigt sådana att deras existens och storlek inte kan fastställas tillförlitligt, om inte en utredning rörande ett visst händelseförlopp kommer till stånd inom tämligen kort tid. För att en sådan utredning över huvud taget skall bli möjlig, har i lagförslaget rätten till talan i vissa fall gjorts beroende av att

reklamation sker. I många fall är emellertid enligt lagförslaget reklamation inte någon förutsättning för att krav skall få framställas. Även om kravet har föregåtts av reklamation, måste möjligheterna till en tillfredsställande bedömning av i vad mån det är berättigat anses vara mycket små, om kravet framställs först mot slutet av en tioårig preskriptionsfrist.

För sådana krav mot spårtrafikutövare som avses i lagförslagets 5 kap., dvs. om kravet inte grundas på kontraktsförhållanden, gäller f.n. i regel en tvåårig preskriptionsfrist enligt 10 § 1886 års lag. Om grunden för järnvägens ansvarighet är vållande av dess högsta organ, gäller dock enligt rättspraxis allmänna preskriptionsregler. För skadeståndsfordringar som resande gör gällande mot järnvägen gäller emellertid, både enligt 1976 års lag och enligt lagförslaget, efter förebild av tilläggskonventionen till CIV en i princip treårig preskriptionsfrist. Fristen räknas från den skadeorsakande händelsen eller, om denna lett till att den resande senare avlidit, från dödsfallet. Preskriptionen kan emellertid vid framskjutna skadeeffekter inträda tidigare än tre år efter dödsfallet, nämligen när fem år har förflutit från det att den skadeorsakande händelsen inträffade.

Det kan inte anses lämpligt att ha olika preskriptionsregler för resande å ena sidan och för utomstående å andra sidan. Detta gäller särskilt eftersom den avgränsning mellan resande och utomstående som lagförslaget innebär inte alltid medför någon klar gräns mellan de båda kategorierna (jfr avsnitt 5.3.2). På grund härav har i lagförslaget reglerna om preskription av utomkontraktuella fordringar anpassats till de nu gällande reglerna om preskription av fordringar enligt 1976 års lag. Preskriptionsreglerna i 1886 och 1976 års lagar och – såvitt angår fordringar som grundas på försummelse av spårtrafikutövaren själv – allmänna preskriptionsregler har i lagförslaget ersatts med gemensamma preskriptionsregler vid dödsfall och annan personskada.

I fråga om krav mot järnvägen med anledning av befordran av gods eller inskrivet resgods är järnvägen enligt 87 § järnvägstrafikstadgan i allmänhet berättigad att i befodringsavtalet förbehålla sig en preskriptionsfrist av ett år. Med stöd härav har järnvägarna i normalvillkoren (art. 94.6) tagit in förbehåll om ettårspreskription. Enligt de internationella järnvägsfördragen gäller som huvudregel en ettårig preskriptionstid för sådana krav. I lagförslaget har därför preskriptionstiden såvitt angår skadeståndsfordran mot järnvägen på grund av avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods bestämts till ett år i överensstämmelse med vad som f.n. gäller enligt normalvillkoren.

För järnvägens anspråk mot trafikanterna gäller f.n. i princip en ettårig specialpreskription enligt 88 § järnvägstrafikstadgan. Denna bestämmelse omfattar järnvägens rätt till betalning av befodringsavgift, extra avgift eller vissa kostnader i samband med befordran. Vidare gäller en ettårig preskriptionstid i fråga om järnvägens rätt till skadestånd av trafikanten i vissa fall.

I förslaget till järnvägstrafiklag finns bestämmelser som ger järnvägen rätt till skadestånd av trafikanten. I lagförslaget ges järnvägen sålunda rätt till ersättning för

1. kostnader och skador till följd av oriktiga, otydliga eller ofullständiga uppgifter i fraktsedel (3 kap. 7 §),

2. skador och kostnader till följd av bristfällig förpackning eller felaktigt förfarande i samband med lastning (3 kap. 10 §),

3. skador och kostnader till följd av underlåtenhet att lämna upplysning om farligt gods (3 kap. 11 §),

4. kostnader och skador i anledning av att järnvägen har utfört en anvisning som avsändaren har lämnat med stöd av sin förfoganderätt (3 kap. 13 §),

5. kostnader som har föranletts av befordrings- eller utlämningshinder (3 kap. 19 §),

6. brist vid försäljning av gods eller inskrivet resgods (3 kap. 21 § och 4 kap. 7 §),

7. kostnader och skador till följd av att som resgods har inskrivits egendom som järnvägen inte är skyldig att befordra som resgods (4 kap. 4 §).

De typer av fordringar som har nämnts nu kan sägas vara mer eller mindre speciella för befordran av gods eller inskrivet resgods. De har nära samband med de skadeståndsfordringar mot järnvägen som kan uppkomma vid samma befordran. I fråga om sistnämnda fordringar skall enligt lagförslaget gälla en ettårig preskriptionstid. Samma preskriptionsregler bör då gälla i fråga om järnvägens fordringar mot trafikanterna i de fall som här avses. Preskriptionsreglerna har därför formulerats så att de omfattar alla fordringar enligt järnvägstrafiklagen och inte bara krav mot järnvägen.

De fall i vilka järnvägen enligt lagförslaget har rätt till ersättning av trafikanterna omfattar alla de fall som anges i järnvägstrafikstadgan utom två. Det ena undantaget gäller det fallet att järnvägen kräver ersättning för åtgärder med gods som järnvägen innehar på grund av befordringsavtal som den har hävt av något annat skäl än att den inte har fått tillräckliga upplysningar om godsets farlighet. Några generella regler om hävning av befordringsavtal finns nämligen inte i järnvägstrafiklagen. Det andra undantaget gäller skada som har orsakats av inskrivet resgods. För sådan skada skall enligt järnvägstrafiklagen allmänna skadeståndsregler tillämpas fränsett i vissa fall.

De fordringar som hittills har behandlats är alla sådana som kan grundas på en föreskrift i den föreslagna järnvägstrafiklagen. Denna typ av fordringar utgör, med det uttryckssätt som används i paragrafens första stycke, "ersättning enligt denna lag". Preskriptionsföreskrifterna i järnvägstrafikstadgan omfattar emellertid inte bara detta slags ersättningar utan också andra fordringar på grund av befordringsavtal, såsom järnvägens fordran på betalning av befordringsavgift eller en trafikants fordran på utbetalning

av efterkravsbelopp som järnvägen har uppburit. Det rör sig här om fordringstyper som har nära motsvarighet inom de flesta rättsområden och som saknar fastare anknytning till förhållanden som är speciella för spårbefordran. Det kan därför ifrågasättas om dessa fordringar bör vara underkastade specialpreskription. Det är ingalunda självklart att den som har rätt att få ut ett efterkravsbelopp som järnvägen har uppburit i preskriptionshänseende skall behandlas annorlunda än den som har en köpeskillingfordran mot järnvägen.

Om man väljer att lämna de fordringar som det nu är fråga om utanför preskriptionsregleringen i den föreslagna järnvägstrafiklagen, kommer de i stället att omfattas av preskriptionslagen. Detta innebär att fordringar mot järnvägen kommer att preskriberas efter tio år, medan järnvägens fordringar mot trafikanterna kommer att vara underkastade antingen treårspreskription eller tioårspreskription, beroende på om gäldenären är att anse som konsument eller ej. Det finns emellertid anledning anta att järnvägarna i så fall även i fortsättningen skulle avtalsvägen tillgodose sitt intresse av en kort preskriptionstid. Det är troligt att järnvägarna då skulle utforma sina normalvillkor så, att också trafikanterna blir skyddade mot att krav framställs efter utgången av en ettårsfrist.

Det har emellertid ansetts lämpligare att preskriptionsfrågorna regleras i den nya järnvägstrafiklagen också i de fall som nu har berörts. Preskriptionsreglerna har därför utformats så att de omfattar även fordringar som uppkommer i samband med en sådan befordran som omfattas av lagen men inte hänför sig till en viss bestämmelse i lagen. Enligt *första stycket* i den förevarande paragrafen är därför lagens preskriptionsbestämmelser tillämpliga inte bara på "en fordran på ersättning enligt denna lag" utan också på "en annan fordran på betalning på grund av befodringsavtal som avses i lagen".

Det senare uttrycket innebär att preskriptionsbestämmelserna omfattar endast betalningar som har ett omedelbart samband med kontraktsförhållandet mellan parterna i befodringsavtalet. Hit hör exempelvis betalning eller återbetalning av befodringsavgift. Däremot omfattar uttrycket inte skadeersättningar som skall utgå enligt andra rättsregler än dem som lagförslaget innehåller. En trafikant kan således inte åberopa järnvägstrafiklagens preskriptionsbestämmelser, när han är ansvarig för en skadegörande handling enligt bestämmelser utanför denna lag, t.ex. en vandalisering som en resande har utsatt ett spårfordon för under resan. Ersättning för en sådan skada som nu avses kan inte hänföras vare sig under "ersättning enligt denna lag" eller under "annan fordran på betalning på grund av befodringsavtal som avses i lagen" (jfr dock vad som anförs i anslutning till fjärde stycket).

I 87 § tredje stycket järnvägstrafikstadgan finns en specialregel angående det fallet att gods eller inskrivet resgods, som har lagts upp till förvaring, senare visar sig ha minskats eller vara skadat. Regeln innebär att

utgångspunkten för preskriptionstidens beräkning i detta fall skall vara den dag då uppläggningsen skedde i stället för den dag då utlämningsen ägde rum. Det har ansetts att denna situation är så sällan förekommande, att någon särskild reglering inte behövs för sådana fall.

Enligt förslaget skall järnvägstrafiklagens preskriptionsregler tillämpas också när minskning av eller skada på förvarad egendom konstateras. Detta följer av 3 kap. 22 § tredje stycket och 4 kap. 8 § andra stycket. Om varuhavaren gör gällande att minskningen eller skadan har uppkommit medan järnvägen ännu innehade egendomen för befordran, beräknas preskriptionstiden enligt den regel som avser sakskada när kravet rör ett befodringsavtal. Detta innebär en viss förkortning av den preskriptionstid som f.n. gäller för sådana fall, men det torde sällan gå någon längre tid mellan befodringsens början och egendomens uppläggning. Fordrar varuhavaren ersättning för minskning eller skada som har inträffat under förvaringen, blir i stället den preskriptionsregel som avser sakskada i andra fall tillämplig, eftersom förvaringen bör anses falla utanför ramen för befodringsavtalet. I detta fall blir det således fråga om en förlängning av preskriptionstiden i jämförelse med vad som nu gäller.

De andra fordringar som omfattas av preskriptionsreglerna i lagen är t.ex. ersättning för skada till följd av att järnvägen åsidosätter sin befodringskyldighet, betalning av befodringsavgift eller betalning av försäljningskostnad som inte täcks av köpeskillingen för den försålda egendomen.

I fråga om preskriptionens verkan har paragrafen utformats på samma sätt som 9 § i 1976 års lag. Den som inte väcker talan inom preskriptionsfristen förlorar sålunda rätten att få ut sin fordran. Vad som går förlorat genom preskriptionen är således själva fordringsrätten och inte enbart möjligheten att göra fordringen gällande i käromål. Utan att det behöver särskilt anges i lagtexten har således preskriptionens inträde den verkan som anges i 89 § järnvägstrafikstadgan och 41 § vägtransportlagen, nämligen att fordringen inte heller kan göras gällande genom genkäromål eller yrkande om kvittning.

I paragrafens *andra stycke* anges vilka preskriptionstider som gäller för olika slag av fordringar. I fråga om de överväganden som ligger till grund för regleringen hänvisas till vad som har anförts i det föregående.

I fjärde stycket föreskrivs en längre preskriptionstid i vissa fall när fordringen grundas på brottsligt förfarande. Den längre preskriptionstid som följer av fjärde stycket gäller emellertid bara i fråga om fordringar mot en person som har gjort sig skyldig till brott. Lagrummet torde därför knappast kunna bli tillämpligt när det gäller krav mot trafikföretaget självt. Emellertid kan det också beträffande sådana fordringar i vissa fall finnas ett behov av en längre preskriptionsfrist än den ettårstid som avses för vissa sakskador eller som avser annat än person- eller sakskador. Detta kan vara fallet t.ex. när det efter ettårstidens utgång visar sig att förlust av

gods berott på att godset har stulits av en järnvägsanställd i tjänsten och att ersättningsskyldighet för järnvägen därför enligt 8 § i detta kapitel kan föreligga också till den del skadan överstiger det maximibelopp som annars gäller. För detta och liknande fall innehåller *tredje stycket* en regel enligt vilken den ettåriga preskriptionstiden utsträcks till tre år beträffande skada på gods eller inskrivet resgods samt beträffande fordran som rör annat än person- eller sakskada, om fordringen har sin grund i ett uppsåtligt eller grovt vårdslöst förfarande på järnvägens sida. Denna regel har sin motsvarighet i 87 § fjärde stycket järnvägstrafikstadgan och 41 § vägtransportlagen.

Som har nämnts i det föregående kan en trafikant inte åberopa järnvägs- trafiklagens preskriptionsbestämmelser, när han är ansvarig för en skadegörande handling enligt bestämmelser utanför järnvägstrafiklagen. Undantagsvis skulle det emellertid kunna inträffa att t.ex. en uppsåtligt orsakad skada omfattas av en särskild ersättningsregel i järnvägstrafiklagen och att ersättningsanspråk med anledning av skadan därmed blir underkastade lagens preskriptionsregler. Detta kan bli fallet, om någon i uppsåt att framkalla skada överlämnar t.ex. ett kolli innehållande sprängmedel för befordran som gods eller inskrivet resgods utan att upplysa järnvägen om kollits innehåll. I fråga om skador som i ett sådant fall uppkommer till följd av att kollit exploderar är 3 kap. 11 § andra stycket eller 4 kap. 4 § tredje stycket tillämpligt. Enligt huvudregeln skulle järnvägens krav på ersättning av trafikanten bli underkastat ettårspreskription. I den mån trafikantens förfarande innefattar brott, ligger det emellertid närmare till hands att preskriptionsfrågan regleras av allmänna bestämmelser om preskription av fordringar på skadestånd i anledning av brott (3 § preskriptionslagen). En hänvisning till de allmänna preskriptionsregler som gäller för brottsligt förfarande har därför tagits in i paragrafens *fjärde stycke*.

När någon av ett spårtrafikföretags anställda eller andra medhjälpare har orsakat skador under sin medverkan i spårdriften och själv görs ansvarig för skadorna, får han enligt 7 och 9 §§ i förevarande kapitel mot skadeståndskravet göra de invändningar i fråga om förutsättningarna för eller begränsning av ansvarigheten som företaget hade kunnat göra, om skadeståndskravet hade riktats mot företaget. Anspråk på ersättning av medhjälpare för skador som avses i järnvägstrafiklagen är därmed underkastade preskriptionsreglerna i denna lag (jfr avsnitt 5.2.3). Det har emellertid ansetts att de allmänna preskriptionsreglerna bör tillämpas i fråga om skadestånd på grund av brott även såvitt gäller spårföretagets anställda och andra medhjälpare.

Något undantag från den järnvägsrättsliga specialpreskriptionen såvitt avser fordringar på grund av brottsliga förfaranden förekommer emellertid inte i tilläggskonventionen till CIV. Enligt fjärde stycket skall därför undantaget för brottsliga förfaranden inte tillämpas, om fordringen rör internationell befordran av resande. Detta innebär, att de särskilda preskrip-

tionsreglerna i järnvägstrafiklagen gäller också skador som anställda eller andra medhjälpare har orsakat genom brott under medverkan i internationell befordran av resande.

Fjärde stycket får betydelse inte bara för preskriptionstidens längd. Också i fråga om sättet att avbryta preskriptionen blir preskriptionslagen tillämplig i de fall som omfattas av undantaget i detta stycke. I motsats till vad som annars gäller enligt lagförslaget kan i dessa fall preskriptionsavbrott ske även på annat sätt än genom att talan väcks vid domstol.

6 § Talan mot järnvägen om ersättning för skada som avses i denna lag får väckas vid

1. den domstol som enligt annan lag är behörig att pröva sådan talan.

2. domstolen i avrese-, avsändnings- eller bestämmelseorten, om orten ligger i Sverige och talan gäller ersättning enligt någon bestämmelse i 2–4 kap..

3. domstolen i ort på tågfarjelinje, om orten ligger i Sverige och talan gäller skada som har inträffat i samband med trafik med svensk tågfarja på linjen.

(10 § 1976 års lag)

Denna paragraf innehåller forumbestämmelser. Dessa överensstämmer i huvudsak med forumbestämmelserna i 10 § andra stycket 1976 års lag.

I nämnda lagrum i 1976 års lag anges särskilt att rättegångsbalkens forumregler är tillämpliga också på tvist som faller under 1976 års lag. Det har ansetts att allmänna regler om domstols behörighet bör gälla också tvister som omfattas av den nya järnvägstrafiklagen och att detta bör framgå av lagtexten. I förevarande paragraf hänvisas emellertid inte som i 1976 års lag enbart till rättegångsbalkens forumregler utan mera allmänt till den domstol som enligt annan lag är behörig att pröva en sådan talan. Därmed avses självfallet i första hand forumreglerna i rättegångsbalken men också forumreglerna i t.ex. lagen (1974: 8) om rättegången i tvistemål om mindre värden (småmålslagen). Enligt 11 § småmålslagen får talan i konsumenttvister under vissa förutsättningar väckas där konsumenten har sitt hemvist.

Specialföra för tvist om ersättning för skador som gäller en resandes person och hans handresgods m.m. är enligt 1976 års lag bl.a. domstolen i avreseorten och domstolen i bestämmelseorten. I förevarande paragraf omfattar motsvarande forumregel anspråk på ersättning enligt 2–4 kap. Detta innebär, att den särskilda forumregeln gäller inte bara anspråk på ersättning för skador på passagerare och handresgods utan även tvist om ersättning för skador på inskrivet resgods och tvist om ersättning i anledning av godsbefordran. I tvist rörande skador i samband med godsbefordran har alltså varuhavaren alltid möjlighet att väcka talan vid domstolen i avsändningsorten eller vid domstolen i bestämmelseorten. Motsvarande regel finns i 42 § vägtransportlagen.

Den nämnda regeln i vägtransportlagen är emellertid betydligt mer om-

fattande än den som har tagits upp i förevarande paragraf. Enligt vägtransportlagen är domstolen i avsändnings- eller bestämmelseorten behörig att ta upp alla tvister rörande befordran som avses i lagen, oavsett om talan väcks av varuhavaren eller av fraktföraren. Frågan är, om också järnvägs- trafiklagens forumbestämmelser bör göras tillämpliga på all talan rörande befordran som avses i lagen. Det har emellertid ansetts angeläget att inte onödigtvis utöka antalet domstolar inför vilka trafikanter är skyldiga att svara. När domstolen i avrese- eller bestämmelseorten gavs behörighet att pröva tvist enligt 1976 års lag, motiverades detta med att risken för att den skadelidande måste processa vid en för honom ogynnsamt belägen domstol därigenom skulle minska (prop. 1975/76: 7 s. 50). Den lösning som valdes i vägtransportlagen innebär emellertid inte bara att trafikanten som kârlande får större möjlighet att välja en från hans synpunkt lämplig domstol för sin talan. Den medför också att risken ökar för att han som svarande måste föra sin talan under förhållanden som innebär olägenheter för honom. Detta kan vara fallet t.ex. om en godsavsändare måste svara inför domstolen i bestämmelseorten.

Mot bakgrund av vad nu har anförts finns det inte någon anledning att gå ifrån den avgränsning som har gjorts i 1976 års lag av behörigheten för domstolen i avrese- eller avsändningsorten och domstolen i bestämmelseorten. Behörigheten har sålunda inte utsträckts till att omfatta alla tvister rörande befordran som avses i järnvägstrafiklagen utan begränsats till att avse talan mot järnvägen från en trafikants sida om ersättning för skada som avses i lagen. Att en domstol som genkâromål kan ta upp talan från järnvägens sida följer av 10 kap. 14 § andra stycket rättegångsbalken.

Vid godsbefordran kan det ibland råda tvekan om vilken domstol som är att anse som "domstolen i bestämmelseorten". Den rätta domstolen bör i regel vara den domstol inom vars jurisdiktionsområde bestämmelsestationen är belägen. Om godset avtalsenligt har lämnats ut till mottagaren på en plats som ligger inom en annan domkrets, bör dock i stället domstolen i denna anses som behörig.

Ytterligare ett specialforum anges i 1976 års lag, nämligen domstolen i ort på en tågfarjelinje, om skadan inträffade i samband med trafik med svensk tågfarja på linjen. Denna domstol är enligt 1976 års lag behörig huvudsakligen i tvist om ersättning för skador som har tillfogats en resande genom järnvägsdrift i anslutning till hans vistelse i järnvägsfordon ombord på en svensk tågfarja under trafik på den ifrågavarande linjen. Domstolens behörighet har i den förevarande paragrafen utsträckts till att omfatta också tvist om ersättning för skada som någon i annat fall har tillfogats genom järnvägsdriften på svensk tågfarja i sådan trafik. Denna utvidgning av behörigheten torde från praktisk synpunkt vara tämligen betydelselös. Enligt paragrafen – liksom enligt 1976 års lag – har emellertid den som har tillfogats skada ombord på en svensk tågfarja rätt att föra talan mot det utländska trafikföretag som jämte SJ trafikerar den aktuella tågfarjelinjen.

Utan en sådan utvidgning av domstolsbehörigheten skulle det kunna inträffa att det inte finns någon domstol i Sverige som är behörig att ta upp talan mot ett sådant trafikföretag, om denna talan avser skada utom kontraktsförhållanden.

7 § Järnvägen får åberopa denna lags bestämmelser om förutsättningar för eller begränsning av ansvarigheten för skada, även om anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på lägen görs gällande på annan grund.

(11 § första stycket 1976 års lag)

1976 års lag innehåller en regel av innebörd att den ansvarsreglering som föreskrivs i lagen skall vara exklusivt tillämplig på skadefall som omfattas av lagen, även när ersättningsanspråk med anledning av skadefallet grundas på rättsregler utanför lagen. Regler av denna typ förekommer allmänt inom transporträtten. I lagförslaget har en motsvarande regel tagits upp i förevarande paragraf. Den har gjorts tillämplig på alla ansvarstyper i den nya järnvägstrafiklagen.

Sin största praktiska betydelse får regeln när det gäller transportskador vid godsbefordran. Reglerna i lagförslaget om hur ersättningen för sådan skada skall bestämmas avviker påtagligt från allmänna regler för beräkning av skadestånd. Sålunda skall enligt förslaget ersättningsberäkningen grundas på normalvärdet av det gods som transporten avser på avsändningsorten vid den tidpunkt då godset togs emot till befordran. Härigenom kommer utebliven handelsvinst som normalt är ersättningsgill principiellt inte att beaktas vid skadeståndsberäkningen. Ersättningens storlek påverkas också av förslagets regler om att gottgörelse för godsskada i allmänhet inte skall utgå utöver ett visst högsta belopp. De särskilda beräkningsgrunderna för ersättningen liksom maximeringen av denna skall således enligt förevarande paragraf tillämpas även om järnvägen kan göras ansvarig för skadan enligt allmänna skadeståndsregler på grund av att vårdslöshet har visats föreligga på järnvägens sida.

I fråga om befordran av resande och inskrivet resgods gäller enligt lagförslaget allmänna grunder för beräkning av skadestånd. Däremot skall enligt järnvägstrafiklagen begränsningar gälla i fråga om storleken av ersättning för skada på resgods. Också vid resgodsskada kan således järnvägen genom att åberopa förevarande paragraf få till stånd begränsning av det skadestånd som åläggs den med stöd av allmänna skadeståndsregler.

Vad beträffar skada som tillfogas annan än järnvägens motpart i befordringsavtalet gäller enligt lagförslaget inte några avvikelser från allmänna grunder för beräkning av skadestånd och inte heller någon maximering av ersättningens storlek. Om skadestånd i ett sådant fall kan grundas på regler utanför den föreslagna lagen, får denna paragraf således inte någon betydelse när skadeståndet skall bestämmas. Dess betydelse ligger i stället främst i att den föreslagna järnvägstrafiklagens preskriptionsbestämmelser

i sådana fall i princip blir tillämpliga också på anspråk som grundas på allmänna skadeståndsbestämmelser. Detta leder till att preskriptionstiden också för sådana anspråk i regel blir väsentligt kortare än den tioårsfrist som annars i allmänhet skulle ha gällt.

Den förevarande paragrafen innebär alltså, att den nya järnvägstrafiklagens preskriptionsbestämmelser blir exklusivt tillämpliga på sådan skadeståndstalan mot järnvägen som hade kunnat grundas på lagen. På motsvarande sätt blir rätten till ersättning av järnvägen för skador som avser gods och inskrivet resgods generellt underkastad de reklamationsregler som lagförslaget innehåller för dessa fall. Detsamma gäller vid internationell befordran i fråga om ersättning för skador som avser den resandes person, personliga tillhörigheter och handresgods (2 kap. 10 §).

Formuleringen av denna paragraf avviker något från 11 § i 1976 års lag. Enligt sistnämnda paragraf gäller den berörda regleringen järnvägens ansvarighet för "skada till följd av järnvägsbefordran". Denna bestämning har dock ansetts vara något för snäv, och något krav att skadan skall ha uppkommit till följd av järnvägsbefordran ställs inte upp i lagtexten. Detta innebär att järnvägen kan åberopa bl.a. de järnvägsrättsliga preskriptionsbestämmelserna även när järnvägen är ansvarig för skador till följd av befordran med annat transportmedel än järnväg (jfr 2 kap. 3 §). Vidare kan de förutsättningar för ansvarigheten som anges i lagen i förekommande fall åberopas också i fråga om skador som inte har uppkommit i något befordringsförhållande.

En förutsättning för att järnvägen skall få åberopa lagens bestämmelser om förutsättningarna för eller begränsningen av ansvarigheten för skada gentemot ett krav på ersättning som inte grundas på lagen är självfallet att dessa bestämmelser gäller just den aktuella skadetyper. Regeln om beloppsmässig begränsning av ersättningsskyldigheten vid förlust av befordrat gods är givetvis inte tillämplig på ersättning för gods som har transporterats på ett vägfordon med vilket ett järnvägståg har kolliderat. Lagens reklamationsregler skall inte heller tillämpas på krav på ersättning för personskada som en fotgängare tillfogas, när han har påkörts av ett tåg i en järnvägsövergång.

8 § Sådana bestämmelser i denna lag som anger särskild beräkningsgrund för skadestånd eller som begränsar skadestånd till beloppet tillämpas inte på anspråk mot järnvägen, när järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

(66 § JTS; 8 § andra stycket 1976 års lag)

Som framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 5.4.4.2 och 5.5.5) innebär reglerna om ersättning för skada rörande gods och resgods enligt den föreslagna järnvägstrafiklagen att järnvägen i regel har rätt att begränsa sin ansvarighet till vissa belopp. En sådan ordning är kännetecknande för transporträtten. Den leder till en riskfördelning mellan transportören

och trafikanten på det sättet, att trafikanten kan bli tvungen att själv bära en del av skadan även om transportören är ansvarig för denna. En sådan ordning kan emellertid inte anses berättigad i de fall då skadan har orsakats genom ett kvalificerat vållande på transportörens sida. I den transporträttsliga lagstiftningen görs därför i allmänhet undantag från bestämmelserna om ersättningsbegränsning, när skadan har orsakats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet av transportören eller hans anställda eller medhjälpare. Sådana regler finns bl.a. i 8 § andra stycket 1976 års lag, 66 § järnvägstrafikstadgan och 38 § vägtransportlagen. En motsvarande regel har tagits upp i förevarande paragraf.

Denna paragraf har emellertid avfattats på ett sätt som avsevärt avviker från de närmast jämförbara bestämmelserna i 66 § järnvägstrafikstadgan och 38 § vägtransportlagen. I dessa båda lagrum anges att bestämmelser om "begränsning av järnvägens ansvarighet" resp. bestämmelser som "utesluter eller begränsar" fraktförarens ansvarighet inte skall tillämpas i de fall som nu avses.

I förevarande paragraf används i stället uttrycket "bestämmelser i denna lag som anger särskild beräkningsgrund för skadestånd eller som begränsar skadestånd till beloppet". Detta uttryck har valts för att göra det klart att varken de särskilda föreskrifterna om grunderna för skadeståndets beräkning eller bestämmelserna om beloppsmässig begränsning av skadeståndets storlek skall tillämpas, när skadan har uppkommit till följd av uppsåt eller grov vårdslöshet på järnvägens sida.

I 38 § vägtransportlagen föreskrivs att inte heller bestämmelser "som innebär överflyttning av bevisskyldigheten" får tillämpas. Lagförslaget saknar i likhet med järnvägstrafikstadgan en motsvarighet till denna föreskrift. För att den förevarande paragrafen skall kunna tillämpas förutsätts nämligen att den skadelidande visar, att uppsåt eller grov vårdslöshet ligger järnvägen till last. Någon ytterligare överflyttning av bevisbördan på den skadelidande torde inte bli aktuell.

För att en regel om full ersättning för skada som har orsakats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet skall ha mer än symbolisk betydelse, krävs att den kan tillämpas också när sådant vållande har förelegat hos transportörens medhjälpare. Att förevarande paragraf skall tillämpas i sådana fall torde följa redan av 4 §. Någon uttrycklig föreskrift om att paragrafen gäller också när det föreligger kvalificerat vållande på medhjälparens sida skulle således inte behövas. En sådan föreskrift saknas också i 1976 års lag. Däremot innehåller både järnvägstrafikstadgan och vägtransportlagen uttryckliga bestämmelser på denna punkt. För tydlighetens skull har denna lösning valts också i den förevarande paragrafen.

9 § Om anspråk på ersättning för skada som järnvägen är ansvarig för enligt denna lag riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, gäller i fråga om denne vad som sägs i 7 och 8 §§ om järnvägen.

Enligt vad som nämnts i det föregående kan vissa transporträttsliga regler ge till resultat, att trafikanten själv får bära en del av sin skada även om transportören i princip är ersättningsskyldig. Regleringen i 1 kap. 7 § lagförslaget medför, att den skadelidande inte kan undgå detta genom att grunda sin talan mot transportören på andra skadestandsregler. En möjlighet för trafikanten att få full ersättning enligt vanliga skadeberäkningsregler skulle då kunna vara att rikta talan mot skadevållaren personligen i de fall då någon av transportörens anställda eller andra medhjälpare har orsakat skadan på ett sätt som medför ansvar för honom enligt allmänna skadestandsregler. Också denna utväg har emellertid stängts genom transporträttslig lagstiftning. Sålunda följer t.ex. av 11 § andra stycket 1976 års lag, 78 § andra meningen järnvägstrafikstadgan och 37 § vägtransportlagen att anspråk, som inte kan göras gällande mot transportören, inte heller får göras gällande mot medhjälpare på vars personliga ansvarighet anspråket grundas. Fastän rättsförhållandet mellan den skadelidande och den ansvarige i dessa fall inte är av transporträttslig natur, skall således transporträttsliga regler om reklamation, preskription, skadestandsberäkning och ersättningsbegränsning tillämpas på anspråket.

Av 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207) följer att en arbetstagare hos järnvägen kan göras ansvarig för skador som han har vållat i tjänsten endast om det föreligger synnerliga skäl för detta. Regler av den typ som har beskrivits i det föregående får därför numera anses ha mycket begränsad betydelse. Emellertid förekommer det att järnvägarna för att utföra en befordran anlitar även andra än sina arbetstagare. På grund härav har i den förevarande paragrafen tagits upp en bestämmelse som behandlar det fall att anspråk riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller som i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, dvs. mot någon som järnvägen svarar för enligt 4 §. I sådana fall har 7 och 8 §§ motsvarande tillämpning. Den mot vilken anspråket riktas får alltså göra sådana invändningar som anges i 7 §. Vidare skall till följd av hänvisningen till 8 § reglerna om skadestandsberäkning och ansvarsbegränsning inte tillämpas på anspråket, om den mot vilken anspråket riktas har orsakat skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet.

Av denna bestämmelse följer, att talan i princip inte kan föras mot järnvägens personal eller andra medhjälpare, om rätten till talan mot järnvägen har gått förlorad till följd av preskription eller genom underlåten reklamation. Detta medför en väsentlig förkortning av den preskriptionstid som annars skulle ha gällt för krav mot medhjälparen. I avsaknad av en särskild föreskrift skulle en sådan förkortning av preskriptionstiden inträda också om medhjälparen har gett upphov till kravet genom brott. Som har anförts i anslutning till 5 § fjärde stycket är emellertid fordringar mot järnvägens medhjälpare på skadestånd med anledning av brott inte underkastade järnvägstrafiklagens preskriptionsregler. Detta innebär, att talan

om ersättning för skada till följd av brott kan föras mot den brottslige utan hinder av att rätten till ersättning av järnvägen för skadan har gått förlorad genom preskription. Den omständigheten att den skadelidande har underlåtit att reklamera torde så gott som alltid sakna betydelse för hans rätt att göra gällande anspråk på skadestånd med anledning av brott. Även om reklamation vid vissa skadetyper principiellt är en förutsättning för talerätt, faller reklamationsskyldigheten bort enligt 3 kap. 31 § resp. 4 kap. 13 §, när uppsåt eller grov vårdslöshet föreligger på järnvägens sida. Detta torde regelmässigt få anses vara förhållandet, när skadan har orsakats av någon järnvägens medhjälpare genom brottsligt förfarande.

När medhjälparens handlande inte innefattar brott, kan medhjälparen som nämnts göra samma invändningar mot skadeståndskrav som järnvägen kan göra. Även när vållandet inte är brottsligt, kan emellertid reklamationsskyldigheten falla bort enligt 3 kap. 31 § resp. 4 kap. 13 §. Sådan skyldighet föreligger nämligen inte, om järnvägen har orsakat skadefallet uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet. Om brott inte föreligger, tillämpas undantagslöst lagens preskriptionsregler också på anspråk mot medhjälpare. En förlängning av preskriptionstiden till tre år enligt 1 kap. 5 § tredje stycket kan emellertid komma i fråga både när det gäller fordringar mot järnvägen och beträffande fordringar mot medhjälparen.

Om reklamation har skett hos järnvägen eller om preskription har avbrutits i förhållande till järnvägen, måste därmed också rätten till talan mot järnvägens medhjälpare anses ha bevarats. Ogillas talan mot järnvägen och kan därför enligt 17 kap. 11 § rättegångsbalken ny talan i samma sak inte föras mot järnvägen, skulle frågan kunna uppkomma om motsvarande talan får föras mot medhjälparen. Frågan torde böra besvaras jakande. En annan sak är att talan torde komma att ogillas också i detta senare fall.

När skadeståndsskyldighet för en medhjälpare aktualiseras, kan denne som nämnts begära att skadeståndet beräknas och begränsas i enlighet med reglerna i den nya järnvägstrafiklagen. Det torde dock bli ganska ovanligt att talan förs mot en medhjälpare, åtminstone om medhjälparen inte är ett fristående företag. Andra medhjälpare torde nämligen knappast komma att göras personligen ansvariga för en skada, om de inte har vållat denna uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet. Föreligger däremot uppsåt eller grov vårdslöshet hos medhjälparen, kan denne lika litet som järnvägen åberopa de föreslagna reglerna om beräkning och begränsning av ersättningen. Detta framgår av hänvisningen till 8 §.

10 § Om järnvägen har en förfallen fordran för sin befattning med egendom som den innehar med anledning av ett befodringsavtal som avses i denna lag, är järnvägen inte skyldig att lämna ut egendomen till den som är betalningsskyldig för fordringen förrän fordringen har blivit betald eller säkerhet har ställts för betalningen. När endast en del av en sändning begärs utlämnad, får järnvägen dock inte hålla kvar delen, om värdet av återstoden täcker fordringen.

Rätt att hålla kvar egendom till säkerhet för en sådan fordran som avses i första stycket föreligger också, när tredje man har hand om egendomen för förvaring på uppdrag av järnvägen eller när egendomen finns hos en annan järnväg som har deltagit i utförandet av befodringsavtalet. Tredje man som har hand om egendomen för förvaring på uppdrag av järnvägen har också rätt att hålla kvar egendomen till säkerhet för en egen fordran på betalning för förvaringen.

(28 och 74 §§ JTS)

I denna paragraf regleras järnvägens rätt att hålla kvar egendom som den har i sin besittning med anledning av befodringsavtal. Paragrafen gäller såväl gods som inskrivet resgods. Dessutom är paragrafen tillämplig på handresgods, när järnvägen t.ex. med stöd av 6 kap. 6 § har fått detta i sin besittning med anledning av en befodran.

I syfte att påskynda regleringen av uppkomna kostnader ges järnvägen i förevarande paragrafs *första stycke* möjlighet att som påtryckningsmedel mot sina gäldenärer undanhålla dem besittningen till den befodrade egendomen till dess de betalar vad järnvägen har att fordra. Utöver denna retentionsrätt innebär lagrummet inte att järnvägen får någon sakrätt till den befodrade egendomen. Järnvägen kan således inte med stöd av detta lagrum skaffa sig betalning för sin fordran genom försäljning av egendomen.

Den situation i vilken järnvägens retentionsrätt oftast får betydelse torde vara när mottagaren vid godsets ankomst till bestämmelseorten begär att få ut godset. I vägtransportlagen finns för denna situation en särskild bestämmelse i 20 § tredje stycket, enligt vilken fraktföraren vid "tvist om vad mottagaren skall betala" inte är skyldig att lämna ut godset utan att mottagaren ställer säkerhet. Också för det fallet att godset har lagts upp med anledning av befodrings- eller utlämningshinder finns i vägtransportlagen en bestämmelse om retentionsrätt för fraktföraren (25 § sista meningen). Transportören bör emellertid också i andra situationer än de som nu har nämnts kunna utöva retentionsrätt i egendom som han innehar med anledning av befodran, t.ex. om avsändaren med stöd av sin förfoganderätt begär att godset skall återlämnas till honom. I vägtransportlagen har använts tekniken att i regleringen av vissa spörsmål foga in bestämmelser om retentionsrätt. Denna teknik har inte använts i förslaget till järnvägstrafiklag. Liksom järnvägstrafikstadgan innehåller lagförslaget en sammanhållen reglering av retentionsrätten av mera allmän räckvidd.

Den säkerhetsrätt som järnvägen har enligt den förevarande paragrafen innefattar som nämnts inte befogenhet för denna att tillgodogöra sig något av egendomens värde. Något primärt krav på proportionalitet mellan det kvarhållna godsets värde och storleken av järnvägens fordran har därför inte ställts i paragrafen. Järnvägen behöver således inte avstå från att hålla kvar föremål därför att detta saknar marknadsvärde eller för att det har större värde än fordringen. Å andra sidan bör retentionsrätten inte ges

större omfattning än som behövs för att den skall fylla uppgiften att göra det angeläget för gäldenären att betala sin skuld. Retentionsrätten kan i allmänhet antas få denna verkan redan när gäldenären måste avvara så mycket av egendomen som värdemässigt motsvarar skulden. För fallet att en del av en sändning begärs utlämnad, får därför järnvägen enligt en uttrycklig föreskrift inte vägra utlämning av den delen, om värdet av återstoden täcker järnvägens fordran.

Järnvägen får inte hålla kvar egendom till säkerhet för någon annan fordran än sådan som har uppkommit genom järnvägens befattning med egendomen, dvs. i första hand från befordran eller förvaring av egendomen. Till sådana fordringar räknas självfallet främst fordringar på befordringsavgift. Hit hör emellertid också t.ex. fordringar på ersättning för att järnvägen vid befordrings- eller utlämningshinder har inhämtat och utfört anvisningar om hur den skall förfara eller vidtagit någon annan åtgärd. Det torde sällan möta några svårigheter att i fråga om en viss fordran avgöra huruvida retentionsrätt föreligger eller inte.

En särskild fråga är i vilken utsträckning järnvägen bör få utöva retentionsrätten mot mottagaren till säkerhet för fordringar som järnvägen har mot avsändaren. I propositionen med förslag till vägtransportlag uttalade föredragande statsrådet att fraktföraren skulle vara oförhindrad att innehålla godset till dess han hade fått betalning inte bara för de kostnader som enligt frakttavlet skulle betalas av mottagaren utan även för de kostnader som det ålåg avsändaren att betala och som denne till äventyrs inte hade betalt (prop. 1974: 33 s. 95). Detta torde enligt föredraganden inte medföra någon större olägenhet för mottagaren, eftersom denne alltid kunde vägra att ta emot godset, om avsändaren inte hade erlagt sin del av befordringskostnaden.

I vissa fall skulle det dock kunna innebära en väsentlig nackdel för mottagaren, om järnvägen kunde utöva retentionsrätt till säkerhet för sina fordringar mot avsändaren. Det skulle nämligen ofta kunna strida mot mottagarens intresse att vägra att ta emot godset, t.ex. när mottagaren äger godset, när han har betalat köpeskillingen för det eller när han har åtagit sig att i sin tur leverera det till tredje man.

Retentionsrätten har därför i den förevarande paragrafen begränsats så att den får utövas bara gentemot den som vid den aktuella tidpunkten är betalningsskyldig för fordringen. Retentionsrätt kan sålunda inte göras gällande mot mottagaren till säkerhet för en fordran för vilken enligt särskilda bestämmelser endast avsändaren är betalningsskyldig, t.ex. fordran på skadestånd enligt 3 kap. 10 § för att bristfällig förpackning av gods har orsakat skador på järnvägsmateriel. När betalningsskyldigheten inte är närmare reglerad, kan däremot retentionsrätten åberopas mot både avsändaren och mottagaren, förutsatt att något annat inte har avtalats. Ett sådant fall är fordran enligt 3 kap. 19 § på ersättning för att järnvägen vid befordrings- eller utlämningshinder har inhämtat och utfört en anvisning om hur den skall förfara.

En ytterligare begränsning i retentionsrätten föreligger enligt första stycket genom att retentionsrätt medges endast för "förfallen fordran". Har mottagaren åtagit sig att betala fraktkostnaderna men medgett kredit, får järnvägen således inte åberopa retentionsrätt för att förmå honom att betala dessa kostnader, även om det då skulle vara uppenbart att han inte kommer att betala dem.

En järnväg som har fordran mot en trafikant och önskar att egendom skall hållas kvar till säkerhet för denna fordran innehar i regel själv egendomen. Vid genomgångsbefordran kan det emellertid inträffa, att den järnväg som innehar egendomen inte själv har någon fordran mot trafikanten men att en annan järnväg som har deltagit i befordringen har en sådan fordran. Den förstnämnda järnvägen bör i ett sådant fall kunna hålla kvar egendomen till säkerhet för den andra järnvägens fordran, om denna järnväg önskar det. Undantagsvis kan det också förekomma, att egendom som en järnväg har tagit emot för befordran överlämnas till tredje man för förvaring. Också i detta fall bör retentionsrätt kunna utövas.

När egendomen innehas av någon annan än den järnväg som är fordringsägare, är emellertid första stycket i förevarande paragraf inte tillämpligt. I stället har i paragrafens *andra stycke* tagits upp en bestämmelse av innebörd att retentionsrätt föreligger för järnvägens fordran också när egendomen förvaras av tredje man på uppdrag av järnvägen och när egendomen finns hos någon annan järnväg som har deltagit i utförandet av befordringsavtalet. Stycket är tillämpligt också på det fallet att tredje man som har hand om egendomen för förvaring på uppdrag av järnvägen vill hålla kvar egendomen till säkerhet för en egen fordran på betalning för förvaringen. Att retentionsrätt får göras gällande för en egen fordran när det gäller en järnväg som innehar egendomen i egenskap av medverkande i en genomgångsbefordran följer däremot redan av första stycket.

11 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

(12 § andra stycket 1886 års lag; 77 § JTS; 7 § 1976 års lag)

I denna paragraf har tagits upp en erinran om att särskilda bestämmelser gäller för atomskador. Motsvarande bestämmelser finns i sjölagen, vägtransportlagen, 1886 års och 1976 års lagar samt järnvägstrafikstadgan.

Ansvarigheten för atomskador regleras i atomansvarighetslagen (1968:45). Atomansvarighetslagens reglering innebär i korthet att atomskada ersätts på objektiv grund av innehavaren av en atomanläggning. Ersättningsansvaret är begränsat men till höga belopp. Anläggningsinnehavaren är i princip skyldig att täcka sin ansvarighet genom ansvarsförsäkring eller liknande säkerhet. Vid transport av atomsubstans skall i vissa fall fraktföraren vara ansvarig i stället för anläggningsinnehavaren. I ett sådant fall avser lagens bestämmelser om innehavaren i stället fraktföraren. Möjligheterna för en skadelidande att få skadestånd av någon annan än an-

läggningsinnehavaren är mycket snävt begränsade. Enligt atomansvarighetslagen kanaliseras sålunda ansvaret för atomskador till atomanläggningens innehavare. Detta gäller också när atomskador uppkommer under transport av atomsubstans. Detta innebär att reglerna i frakträttslig lagstiftning om fraktförarens ansvar inte skall tillämpas på atomskador. Atomansvarighetslagen bygger på 1960 års Pariskonvention om skadeståndsansvar på atomenergins område, som Sverige har tillträtt.

Innebörden av den förevarande paragrafen är att järnvägsansvaret i händelse av atomskada konsumeras i den mån skadan omfattas av atomansvarighetslagen. Teoretiskt sett skulle konkurrens kunna inträffa mellan järnvägsansvar enligt lagförslaget och atomansvar i utländsk lagstiftning. Motsvarande situation har berörts i prop. 1975/76: 7 s. 76 f. Sannolikheten för att en sådan konkurrens skall uppstå torde emellertid vara så obetydlig, att regler om undantag från järnvägsansvaret i ett sådant fall måste anses överflödiga.

2 kap. Befordran av resande

Järnvägens ansvarighet

1 § Om en resande medan han uppehöll sig i eller steg på eller av ett järnvägsfordon har skadats till följd av järnvägsdriften, skall järnvägen ersätta skadan.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

(3 § 1976 års lag)

Paragrafen överensstämmer i sak med 3 § i 1976 års lag, som har behandlats i SOU 1974: 89 s. 104–110 och i prop. 1975/76: 7 s. 60–70.

Begreppet resande behandlas i SOU 1974: 89 s. 97–99 och i prop. 1975/76: 7 s. 40 och s. 52–57. Tolkningen av detta begrepp har gett upphov till svårigheter i praxis. I princip skall frågan vem som är resande enligt järnvägstrafiklagen avgöras på samma sätt som enligt 1976 års lag (jfr avsnitt 5.3.2). Som framgår av vad som anförs i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.3.2) ställs inte något krav att vederbörande person har löst biljett för att han skall omfattas av begreppet resande. Som resande i inrikes trafik torde anses var och en som uppehåller sig på tåget med anledning av ett befordringsavtal som han har ingått eller åtminstone avser att ingå. Den som har stigit ombord på tåget utan att ha biljett men med avsikt att betala är därför att anse som resande. Utanför resandebegreppet faller den järnvägspersonal som tjänstgör ombord på tåget. Som resande kan inte heller anses vissa andra personalkategorier som tjänstgör ombord på tåget, såsom post- och tullpersonal och personal för resandeservice, t.ex. tågser-

vering eller tidningsförsäljning. Personer som utan att själva ha för avsikt att resa har följt någon annan upp på tåget omfattas inte av resandebegreppet, och inte heller ett bud som skadas när han lämnar varor till en restaurangvagn. Personer som följer med ett tåg för att utöva tillsyn över djur eller gods bör däremot betraktas som resande. Begreppet resande omfattar inte uppenbara tjuvåkare, t.ex. en fripassagerare som färdas gömd i en resgodsvagn eller under en vagn.

Emellertid torde frågan om en viss person skall anses som resande i praktiken få enbart formell betydelse (jfr avsnitt 5.3.2). Om någon som inte är resande skadas till följd av spårdriften under vistelse i spårfordon eller vid på- eller avstigning skall nämligen spårtrafikföretaget enligt 5 kap. 1 § svara för skadan enligt samma grunder som om denna hade tillfogats en resande.

2 § Om egendom som den resande bar på sig eller hade med sig som handresgods helt eller delvis har gått förlorad eller skadats i samband med att den resande tillfogades sådan skada som järnvägen är ansvarig för enligt 1 §, skall järnvägen ersätta också skadan på egendomen.

Om egendomen har gått förlorad eller skadats under befordringen i annat fall än som avses i första stycket, är järnvägen ansvarig endast om den har gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

(4 § 1976 års lag)

I denna paragraf behandlas spårtrafikföretagets ansvarighet för skada på en resandes handresgods och personliga tillhörigheter. Den överensstämmer i sak med 4 § i 1976 års lag, som har behandlats i SOU 1974: 89 s. 110–113 och i prop. 1975/76: 7 s. 70–71.

I fråga om de överväganden som ligger till grund för paragrafens utformning hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 5.3.5).

Att reglerna om den resandes rätt till ersättning för skador på egendom som han har med sig på resan behålls oförändrade i förhållande till 1976 års lag innebär att den resande formellt får ett svagare skadeståndsskydd än personer som i annan egenskap uppehåller sig i färdmedlet. Sådana personer, t.ex. den tjänstgörande tågpersonalen, får nämligen enligt 5 kap. 1 § rätt till obegränsad sakskaadeersättning på objektiv grund. Denna skillnad i behandlingen av resande och icke resande är dock i praktiken av endast marginell betydelse. För det fallet att resandes tillhörigheter kommer till skada i samband med en kollision med motorfordon har SJ dessutom förklarat sig komma att frivilligt lämna ersättning till sina passagerare för skador på personliga tillhörigheter i samma utsträckning som trafikförsäkringsgivarna gör beträffande motorfordonstrafikanterna (jfr avsnitt 5.6.4).

3 § Om järnvägen blir tvungen att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och befordrar eller låter befordra de resande med annat transportmedel och om en resande till följd av denna befordran tillfogas personskada eller sådan sakskada som avses i 2 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befordringssättet. Bestämmelserna i 1 kap. 5 och 6 §§ skall dock tillämpas.

(5 § 1976 års lag)

I denna paragraf behandlas ett spårtrafikföretags ansvarighet för det fall att detta företag blir tvunget att tillfälligt avbryta spårdriften och i stället befordrar de resande med ett annat slags transportmedel. Paragrafen överensstämmer i sak med 5 § i 1976 års lag. Innebörden av paragrafens bestämmelser har behandlats i SOU 1974: 89 s. 113 f och i prop. 1975/76: 7 s. 71–74.

Paragrafen innebär, att spårtrafikföretaget kan göras ansvarigt också när en skada av angivet slag har uppkommit till följd av befordran med det transportmedel som anlits sedan spårdriften har avbrutits. I ett sådant fall skall dock spårföretagets ansvarighet bestämmas enligt de ansvarsregler som gäller för det använda befordringssättet. Även när skadeståndsanspråk sålunda grundas på ett annat ansvarssystem, skall dock järnvägs-lagstiftningens preskriptions- och forumregler tillämpas.

Ersättningsens storlek m.m.

4 § I fråga om skadestånd enligt 1 eller 2 § gäller 5 kap. och 6 kap. 3 § skadeståndslagen (1972: 207) samt, om inte annat följer av 6 §, 6 kap. 1 § samma lag.

Vid sakskada som avses i 2 § är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring för det år då den händelse som orsakade skadan inträffade.

(8 § 1976 års lag)

Paragrafen innehåller regler om hur skadeståndet skall bestämmas, när ersättning skall utgå med anledning av att resande eller egendom i deras besittning har skadats. Den överensstämmer i stort sett med 8 § i 1976 års lag. Den nämnda paragrafen har behandlats i SOU 1974: 89 s. 117–126 och i prop. 1975/76: 7 s. 77–84. Vad som sägs där gäller i huvudsak också den förevarande paragrafen.

Inom transporträtten gäller inte sällan speciella grunder för beräkning av skadestånd i fråga om sakskador. Genom denna paragrafs *första stycke* görs det emellertid klart att sådana beräkningsgrunder inte skall användas i fråga om skadestånd som avses i paragrafen. Ett sådant skadestånd skall bestämmas på det sätt som anges i 5 kap. skadeståndslagen (1972: 207). Om annat inte sägs, omfattar ersättningsskyldigheten hela den sålunda beräknade skadan. Som framgår av paragrafens andra stycke är emellertid ersättningsskyldigheten för sakskador maximerad till ett visst belopp.

Hänvisningen till skadeståndslagen omfattar också 6 kap. 1 och 3 §§. I 6 kap. 1 § ges bestämmelser om jämkning på grund av medvållande på den skadelidandes sida. I 2 kap. 6 § i lagförslaget finns emellertid en särskild bestämmelse om jämkning på grund av medvållande vid internationell befordran. En erinran om detta har tagits in i första stycket av förevarande paragraf.

Enligt 3 § kan ett spårtrafikföretag få betala ersättning med anledning av skador som har inträffat när resande efter avbrott i spårdriften befordrats med annat transportmedel. Frågan om spårtrafikföretaget är ansvarigt för en sådan skada skall avgöras enligt de regler som gäller för det anlitade transportmedlet. Om ansvarighet föreligger, skall också ersättningens storlek bestämmas enligt dessa regler och inte enligt de regler som anges i den förevarande paragrafen. Reglerna i sjölagen eller luftfartslagen blir alltså tillämpliga när krav på skadestånd riktas mot spårtrafikföretaget i sådana fall.

Enligt 8 § andra stycket i 1976 års lag är spårtrafikföretagens skyldighet att ersätta egendom i den resandes besittning i regel begränsad till 5 000 kr. per resande. Maximiersättningens realvärde har urholkats avsevärt under den tid som 1976 års lag har varit i kraft. Av skäl som har angetts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.3.5) har begränsningsbeloppet i *andra stycket* i den förevarande paragrafen knutits till basbeloppet enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring. Som har nämnts i den allmänna motiveringen utgjorde 5 000 kr. hälften av basbeloppet när 1976 års lag trädde i kraft. Maximibeloppet har i lagförslaget fastställts till hälften av basbeloppet (f.n. 9 700 kr.).

Särskilda bestämmelser om internationell befordran

5 § Bestämmelserna i 6–13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befordringshandling som avses i tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgoods (internationell befordran).

(1 § andra stycket 1976 års lag)

I paragrafen anges att de efterföljande paragraferna i detta kapitel bara gäller i fråga om internationell befordran.

Med internationell befordran avses i sak detsamma som i 1976 års lag. Paragrafens avfattning har dock ändrats. I förhållande till lydelsen i 1976 års lag har uttrycket "befordran enligt internationell färdhandling" bytts ut mot "färd enligt internationell befordringshandling". Genom den ändrade lydelsen framgår det klarare att det är fråga om en internationell befordran även när någon som skötare följer med en godssändning som CIM är tillämplig på. För en sådan skötare behöver enligt tilläggskonventionen inte utfärdas någon särskild handling. Däremot skall hans närvaro under befordringen framgå av fraktsedeln (jfr prop. 1975/76: 7 s. 52).

6 § Vid internationell befordran skall, i stället för 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207), gälla att skadestånd jämkas i den mån den skadelidande genom vållande har medverkat till skadan.

7 § Ersättning för framtida inkomstförlust eller förlust av underhåll fastställs i form av ett engångsbelopp, om den skadelidande inte begär annat.

(12 och 13 §§ 1976 års lag)

Dessa båda paragrafer har oförändrade förts över från 1976 års lag. I fråga om deras innehåll hänvisas till prop. 1975/76: 7 s. 95–97.

8 § Om järnvägen vid internationell befordran har ådragit sig ersättnings-skyldighet enligt 2 § första stycket, skall vid tillämpningen av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp om 2 000 francs. Med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet.

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

Omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

(14 § 1976 års lag)

Till denna paragraf har efter vissa redaktionella justeringar förts över reglerna i 14 § 1976 års lag i deras lydelse enligt SFS 1978: 138 genom vilken de nuvarande andra och tredje styckena i paragrafen tillkom. Paragrafens ursprungliga innehåll har behandlats i prop. 1975/76: 7 s. 97–99. I fråga om 1978 års ändringar hänvisas till prop. 1977/78: 70, särskilt s. 14–34 och 38.

Gränsen för ersättningens storlek för skador på egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods anges i tilläggskonventionen till CIV och i den förevarande paragrafen till 2 000 francs. Därmed avses den s.k. Germinalfrancen. En Germinalfranc är en fiktiv beräkningsenhet, som innehåller en bestämd guld mängd. Beräkningsenheter av detta slag användes tidigare ofta i internationella konventioner för att ange begränsningsbelopp. Genom att använda en sådan fiktiv värdeenhet ville man uppnå att begränsningsbeloppen blev oberoende av valutafluktuationer. En förutsättning för att ett system med begränsningsbelopp av detta slag skall fungera är emellertid ett internationellt valutasystem som bygger på guldvärdet.

Utvecklingen under senare år inom det internationella valutasystemet har emellertid lett till att det har uppstått tveksamhet beträffande sättet för omräkning av sådana beräkningsenheter till nationellt mynt. Sedan man inom Internationella valutafonden hade beslutat att formellt överge guldets som bas för kurssystemet, förstärktes denna tveksamhet. Denna utveckling har lett till att många av de konventioner som innehåller bestämmelser om fiktiva värdeenheter baserade på guld har reviderats. En sådan revision har genomförts beträffande de flesta transporträttsliga konventioner. Dessa värdeenheter har därvid bytts ut som beräkningsenhet mot Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter (SDR).

Värdeförhållandet mellan SDR och nationella valutor bestäms enligt en

metod som är baserad på en korg ("standard basket") i vilken numera de fem viktigaste världshandelsvalutorna ingår (dollar, D-mark, pund, yen och franska francs). Var och en av valutorna har tilldelats ett reduktionstal som bestämmer valutans relativa betydelse i korgen. Reduktionstalen har bestämts med hänsyn till de olika valutornas andel i världshandeln och deras betydelse för det internationella valutasystemet. Denna metod för värdering använder Internationella valutafonden för sin verksamhet och sina transaktioner.

För att underlätta en tillämpning av de bestämmelser i svensk lagstiftning som innehåller belopp uttryckta i Germinalfrancs kungör regeringen motvärdet av dessa enheter uttryckta i SDR. Detta har gjorts i förordningen (1978: 140) om motvärdet av vissa guldfrancs uttryckt i internationella valutafondens särskilda dragningsrätter.

En närmare redogörelse för den utveckling på valutamarknaden som har lett till att man i olika konventioner har lämnat systemet med att uttrycka begränsningsbelopp i guldenheter och för den teoretiska bakgrunden till omräkningen mellan sådana enheter och SDR finns i prop. 1977/78: 70 om värdet av vissa beräkningsenheter i guld.

I tilläggskonventionen är begränsningsbeloppet för skador på egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods fortfarande angivet i Germinalfrancs. I den förevarande paragrafens första stycke har därför också använts denna enhet för att ange gränsen för järnvägens ansvarighet vid internationell befordran. I 1980 års järnvägsfördrag har begränsningsbeloppen däremot uttryckts i SDR. Omräkningen av beloppet 2 000 Germinalfrancs till svenska kronor skall ske i två steg. Först skall beloppet räknas om till SDR. Enligt den nämnda förordningen skall tre Germinalfrancs anses motsvara en SDR. Värdet av SDR i svenska kronor beräknas dagligen av Internationella valutafonden. Detta värde publiceras i de svenska dagstidningarna. Den 30 september 1983 motsvarade en SDR 8 kr. 28 öre.

9 § På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta med fem procent per år från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då järnvägen fick tillgång till den utredning som behövs för att ersättningens belopp skall kunna bestämmas.

10 § Den som vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall inom tre månader från det att han fick kännedom om skadan lämna meddelande om skadefallet.

Meddelandet skall lämnas till någon av följande järnvägar, förutsatt att järnvägen har sitt säte i Sverige eller i en annan stat som är ansluten till den konvention som nämns i 5 §:

1. järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade,
2. järnväg i avreseorten.

3. järnväg i bestämelseorten.

4. järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort.

Har järnvägen vållat skada genom fel eller försummelse eller har någon järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade på annat sätt fått kännedom om detta, behöver meddelande inte lämnas.

11 § Den som inte har iakttagit sin skyldighet enligt 10 § att lämna meddelande om skadefallet har förlorat rätten till ersättning, om inte underlåtenheten beror på förhållande som han inte kan lastas för.

12 § Den som utan att väcka talan vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall framställa kravet skriftligen hos någon av de järnvägar som anges i 10 §. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om handläggningen av sådana ersättningskrav.

Om någon framställer anspråk på ersättning enligt första stycket, skall i preskriptionstiden för detta anspråk inte räknas in tiden från det att anspråket framställdes intill den dag då järnvägen skriftligen meddelar att den inte medger anspråket och återsänder de handlingar som har sänts in med framställningen. Om järnvägen medger anspråket till en del, fortsätter preskriptionstiden att löpa endast för den återstående delen av anspråket. Påstår någon att krav eller svar på detta har tagits emot av motparten eller att handlingarna har återsänts, ankommer det på honom att bevisa detta. Förnyade krav avseende samma skada medför inte något ytterligare uppehåll i beräkningen av preskriptionstiden.

13 § I sådana fall som avses i 3 § skall vid internationell befordran, förutom 1 kap. 5 och 6 §§, även 2 kap. 10–12 §§ tillämpas.

Bestämmelserna i 9–13 §§ motsvarar 15–19 §§ i 1976 års lag. Frånsett några redaktionella jämkningar har lydelsen i 1976 års lag behållits. I fråga om innehållet hänvisas till prop. 1975/76: 7 s. 99–110.

3 kap. Godsbefordran

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel tillämpas på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik som sker mot betalning. Har avtal träffats om sådan befordran, tillämpas kapitlet på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På trafik mellan Sverige och utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM).

(1 § JTS)

Kapitlet innehåller bestämmelser om rättsförhållandet mellan järnvägen och trafikanterna vid järnvägsbefordran av gods. I denna paragraf anges vilka godsbefordringar som omfattas av dessa bestämmelser.

Kapitlet är i princip tillämpligt endast på inrikes befordringar. Detta följer av paragrafens *första stycke*. Med inrikes befordran avses här, till skillnad från vad som är fallet enligt vägtransportlagen, bara en sådan

befordran som äger rum uteslutande inom Sverige. Järnvägsbefordran av gods från en avsändningsort i Sverige över utländskt territorium till en bestämelseort i Sverige är nämligen i princip underkastad det internationella godsbefordringsfördraget CIM (art. 1 § 2). Såvitt gäller detta kapitel anses sådan befordran vara trafik mellan Sverige och utlandet.

I likhet med järnvägstrafikstadgan och vägtransportlagen är den föreslagna lagen tillämplig bara på sådan befordran som sker mot betalning. När järnvägen har betingat sig någon form av vederlag, skall emellertid kapitlets regler – däribland ansvarsbestämmelserna – tillämpas i full utsträckning. Den omständigheten att en befordran har ett benefikt inslag utgör sålunda inte något skäl för jämkning av det skadestånd som transportören skall betala. I detta avseende skiljer sig lagförslaget från vad som enligt uttalanden i förarbetena gäller enligt vägtransportlagen (jfr prop. 1974: 33 s. 61). Först om befordringen utförs helt vederlagsfritt, kommer den – liksom enligt gällande rätt – att regleras enbart genom parternas överenskommelser och allmänna rättsregler.

Även när en befordran sker mot vederlag, faller den utanför den föreslagna regleringen, om den inte försiggår ”i allmän trafik”. Genom detta uttryck, som återfinns också i den gällande järnvägstrafikstadgan och i tidigare stadgor, begränsas kapitlets tillämpningsområde till det järnvägsnät som skall trafikeras enligt myndighets tillstånd eller åläggande samt sådana spår som är förenade med detta nät och används av trafikmedlen på detta i anslutning till befordran på nätet. Kapitlet är således inte tillämpligt på det fallet att någon utan samband med befordran på det allmänna järnvägsnätet driver godsbefordran åt enstaka uppdragsgivare på en spåranläggning.

Avtal om godsbefordran med järnväg fullgörs i inte obetydlig utsträckning med vägfordon. Enligt en uttrycklig föreskrift i järnvägstrafikstadgan är denna tillämplig också på sådan vägbefordran. I vägtransportlagen görs motsvarande undantag från tillämpningen av den lagen (2 § andra stycket).

Också enligt den förevarande paragrafen (första stycket andra meningen) skall järnvägsreglerna tillämpas på en vägbefordran som äger rum till fullgörande av ett avtal om godsbefordran med järnväg. Räckvidden av denna föreskrift kan synas något obestämd. I en promemoria med kommentarer till förslaget till 1966 års järnvägstrafikstadga som hade utarbetats inom kommunikationsdepartementet nämns som exempel på vägtransporter som faller under stadgan, att järnvägen ombesörjer utväxling av gods med bil när befordringshinder har uppkommit på järnvägen. Stadgan torde emellertid vara tillämplig också på vägbefordran som järnvägen anordnar som ersättning för spårbefordran utan att vara tvingad till detta på grund av avbrott i spårdriften.

Enligt det förevarande lagrummet skall järnvägsreglerna tillämpas på varje vägbefordran som utförs som ersättning för en avtalad spårbefordran. Den omständigheten att godset i verkligheten befordras med bil i

stället för med tåg på en del av transportsträckan eller t.o.m. på hela denna sträcka hindrar således inte att järnvägsreglerna tillämpas på befordringen i dess helhet. En bilbefordran kan emellertid inte anses ha utförts som ersättning för spårbefordran, i den mån bilbefordringen har utsträckts till en ort som över huvud taget inte skulle ha kunnat nås genom spårbefordringen. När järnvägen som komplement till en spårbefordran transporterar gods med bil till en ort utanför järnvägsnätet, måste själva biltransporten anses falla under vägtransportlagen. Det föreligger emellertid inte något hinder mot att järnvägen och trafikanten avtalar att järnvägsreglerna i tillämpliga delar skall gälla också för biltransporten. Härigenom får nämligen trafikanten en förmånligare ställning än han har enligt vägtransportlagens ensidigt tvingande regler.

Frågan om det förevarande kapitlets tillämplighet på trafik med utlandet regleras i förevarande paragrafs *andra stycke*.

Som framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 5.2.1) har reglerna i CIM om internationell godsbefordran inte arbetats in i förslaget till järnvägstrafiklag. Det förevarande kapitlet har därför inte gjorts tillämpligt på trafik mellan Sverige och utlandet utom i två undantagsfall. Det ena av dessa undantag avser befordringar till eller från utlandet som inte är underkastade CIM. Detta kan vara fallet, om befordringen avser ett ämne eller föremål som är uteslutet från befordran enligt CIM (jfr CIM art. 3) eller om det för trafik mellan orter i Sverige används en genomfartslinje i ett grannland (jfr CIM art. 1 2 § b). Det andra undantaget, som har större praktisk betydelse, är att befordringen visserligen omfattas av CIM men att fördraget inte innehåller någon materiell reglering av den uppkomna tvistefrågan utan direkt eller via allmänna kollisionsnormer utpekar intern svensk rätt som tillämplig. Som exempel på bestämmelser i detta kapitel som i enlighet härmed kan komma att tillämpas också på internationell befordran kan nämnas föreskrifterna i 20 och 21 §§ om uppläggning och försäljning av godset.

Kapitlet skall sålunda tillämpas på trafik med utlandet endast om inte annat följer av CIM. Detta innebär, att kapitlet inte skall tillämpas på trafik mellan Sverige och utlandet i de fall då denna trafik är underkastad materiell reglering i CIM eller i främmande rätt som av CIM direkt eller indirekt utpekas som tillämplig. I övriga fall skall kapitlet tillämpas också på trafik med utlandet.

Under CIM faller inte bara befordran på järnvägslinjer utan också internationell befordran på vissa billinjer som ansluter till järnvägsnätet. En sådan linje är billinjen Övertorneå-Pajala. På godssändningar som befordras på denna linje från eller till utlandet skall således i första hand CIM tillämpas. I enlighet med vad som har sagts i det föregående kan järnvägstrafiklagen också bli subsidiärt tillämplig på en internationell befordran på den linjen. På inrikes befordran på linjen bör däremot lagen inte anses tillämplig, utan en sådan befordran regleras av vägtransportlagen. Innehål-

let i järnvägstrafiklagen kan dock genom avtal ges giltighet också för en sådan befordran.

Ingående och fullgörande av befodringsavtal

Avtalets tillkomst

2 § För avtal om godsbefordran gäller allmänna regler om hur avtal ingås.

(Jfr 30 § JTS)

I denna paragraf erinras om att vanliga regler om hur avtal ingås gäller också för godsbefordran med järnväg.

Avtal om godsbefordran med järnväg har traditionellt varit ett realavtal. Ett avtal har sålunda ansetts slutet först när järnvägen har tagit emot godset till befordran. Om en fraktsedel skall utfärdas, har det dessutom krävts att järnvägen har tagit emot denna. Denna avtalstyp var naturlig när järnvägen hade en offentligrättslig befodringsplikt. När befodringsplikt inte föreligger, är trafikanten däremot hänvisad till att på privaträttslig väg få till stånd en förpliktelse för järnvägen att utföra den tilltänkta befodreringen. Detta måste kunna ske i god tid före den tidpunkt då det är aktuellt att överlämna godset till befordran. Som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.4.2) är godsbefodringsavtalet enligt lagförslaget inte något realavtal, utan frågan om hur ett avtal om godsbefordran med järnväg kommer till stånd skall avgöras enligt allmänna avtalsrättsliga regler.

Det bör påpekas att paragrafen gäller bara i fråga om inrikes trafik och sådan trafik som inte faller under CIM. Detta följer av 1 §. Enligt CIM är godsbefodringsavtalet alltså ett realavtal.

Som framgår av rubriken till den del av kapitlet som inleds av förevarande paragraf används uttrycket "befodringsavtal" för att beteckna den överenskommelse genom vilken järnvägen förpliktar sig att utföra en viss befordran. I järnvägarnas normalvillkor används uttrycket "befodringsavtalet" i en snävare betydelse, nämligen för att beteckna den rättsliga grunden för de särskilda förpliktelser som aktualiseras i och med att järnvägen tar emot godset till befordran. När det gäller överenskommelser genom vilka järnvägen i förväg förpliktar sig att ta emot och befodra gods, används i järnvägskretsar regelmässigt termen "fraktavtal". I järnvägstrafiklagen skiljs inte mellan "befodringsavtal" och "fraktavtal". En överenskommelse genom vilken järnvägen har åtagit sig att utföra en godsbefordran åt en trafikant betecknas i lagen "befodringsavtal", oavsett om överenskommelsen har träffats innan godset avlämnas till befordran eller först vid denna tidpunkt.

Transporthandlingar

3 § Avsändaren och järnvägen kan i befodringsavtalet bestämma om någon transporthandling skall användas och hur den i så fall skall vara utformad. Om annat inte har bestämts i befodringsavtalet, är avsändaren

dock skyldig att på järnvägens begäran upprätta en transporthandling och järnvägen skyldig att på avsändarens begäran ta emot en sådan handling.

Om avsändaren eller järnvägen begär det, skall en fraktsedel användas som transporthandling. Hur fraktsedeln skall vara utformad anges i 4–6 §§. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter om fraktsedelns utformning.

(32 § JTS)

I paragrafen regleras användningen av transporthandlingar.

Enligt CIM måste fraktsedel användas vid varje godsbefordran. Det samma gällde i princip enligt 1925 års järnvägstrafikstadga. Också enligt 1966 års stadga framstår användning av fraktsedel som det normala. Med fraktsedel förstås en transporthandling som innehåller vissa särskilt föreskrivna uppgifter.

Av skäl som redovisas i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.4.3.2) avviker den föreslagna järnvägstrafiklagen från gällande rätt beträffande användningen av transporthandlingar. Lagförslaget innebär på denna punkt en avsevärd uppmjukning i förhållande till den traditionella regleringen inom järnvägsrätten. Enligt den förevarande paragrafen kan godsbefordran ske a) utan någon transporthandling, b) med en transporthandling av en typ som parterna gemensamt bestämmer, c) med en fraktsedel av en typ som anges i lagen.

Som indirekt framgår av paragrafens *första stycke* får befordran äga rum utan transporthandling, om järnvägen och avsändaren är överens om detta. På denna punkt avviker lagförslaget från vad som gäller vid internationell järnvägsbefordran. För att CIM skall vara tillämplig på ett visst befordringsavtal krävs att befordringen sker enligt en internationell fraktsedel. Däremot överensstämmer förslaget med nuvarande regler för inrikestrafiken i fråga om såväl järnvägs- som vägtransporter.

Ofta torde emellertid åtminstone en av parterna ha ett starkt intresse av att befordringen dokumenteras genom någon form av transporthandling. I paragrafens första stycke har därför vardera parten ålagts skyldighet att på motpartens begäran medverka till att en transporthandling kommer till användning, om inte befordringsavtalet har ingåtts på uttryckligt villkor att transporthandling inte skall användas. Har ett befordringsavtal kommit till stånd utan överenskommelse om att befordringen skall äga rum utan transporthandling, gör sig därför en part skyldig till kontraktsbrott, om han vägrar att på motpartens begäran upprätta resp. ta emot en transporthandling.

Enligt vägtransportlagen behöver en part som vill förhindra användning av transporthandling inte alltid ta in förbehåll om detta i befordringsavtalet. Även utan ett sådant förbehåll får han nämligen vägra att godta användning av fraktsedel, om användningen skulle medföra beaktansvärd olägenhet för honom eller strida mot vedertaget bruk vid det slag av befordran som det är fråga om. Dessa möjligheter att vägra medverka till

användning av fraktsedel motiveras delvis av att fraktförarens skyldighet att undersöka godsets och förpackningens tillstånd enligt vägtransportlagen är strängare vid befordran med fraktsedel än vid fraktsedelslös transport. Någon motsvarande verkan får användning av fraktsedel inte enligt lagförslaget. I förarbetena till vägtransportlagen har det nämnda undantaget tillmätts ganska begränsad praktisk betydelse (SOU 1972: 24 s. 53). Med hänsyn bl.a. till järnvägsföretagens administrativa kapacitet får det antas att ett motsvarande undantag för järnvägslagstiftningens del skulle få än mindre betydelse. I lagförslaget finns därför inte någon motsvarighet till den nämnda bestämmelsen i vägtransportlagen.

Hur transporthandlingen skall vara utformad bestäms enligt paragrafens första stycke av avsändaren och järnvägen gemensamt. Därigenom öppnas möjlighet till utveckling av nya typer av transporthandlingar och en anpassning av dessa till individuella behov och tekniska framsteg. När parterna inte kan enas om utformningen av en särskild transporthandling eller inte har behov av en sådan transporthandling, kan emellertid enligt *andra stycket* vardera parten påkalla användning av en transporthandling vars utformning och bevisverkan är reglerad i lagen. Enligt lagrummet skall endast en sådan transporthandling kallas *fraktsedel*.

Hur fraktsedeln skall utformas och vilka uppgifter den skall innehålla anges i huvuddrag i 4–6 §§. Fraktsedlar som uppfyller kraven i dessa paragrafer skulle kunna ges en mångfald olika utföranden. Det skulle emellertid kunna medföra olägenheter, om det förekom fraktsedlar i många olika utformningar. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har därför bemyndigats att meddela ytterligare föreskrifter om hur fraktsedeln skall vara utformad. Regeringen resp. myndigheten kan givetvis fastställa en eller flera fraktsedelstyper. Som fraktsedel anses endast en transporthandling som har upprättats enligt ett sålunda fastställt mönster.

4 § En fraktsedel består av två blad, avsändarbladet och mottagarbladet. Ytterligare blad skall upprättas, om järnvägen begär det.

När järnvägen tar emot godset till befordran, skall den på avsändarbladet och mottagarbladet genom stämpling eller på annat lämpligt sätt erkänna mottagandet och ange dagen för detta. Avsändarbladet skall snarast därefter återlämnas till avsändaren. Mottagarbladet behålls av järnvägen för att överlämnas till mottagaren.

(32 och 33 §§ JTS)

I denna paragraf ges vissa grundläggande bestämmelser om fraktsedeln.

Enligt paragrafens *första stycke* skall järnvägsfraktsedeln, liksom enligt gällande rätt, bestå av två delar, den ena avsedd för avsändaren och den andra för mottagaren. Dessa delar avses motsvara fraktsedelsdubblotten och fraktsedelsoriginalet enligt gällande rätt. Beteckningarna dubblett och original stämmer emellertid inte överens med det faktiska tillvägagångssät-

tet när fraktsedeln upprättas och ger inte någon upplysning om hur de olika fraktsedelsdelarna kommer att användas. I paragrafen används i stället beteckningarna "avsändarblad" och "mottagarblad".

F.n. ingår i järnvägsfraktsedeln regelmässigt ett blad som är avsett för transportföretaget och ibland ytterligare ett blad avsett för avsändningsstationen. Järnvägarnas åtgärd att utöka fraktsedelns omfattning utöver de obligatoriska delarna för avsändare och mottagare har stöd i järnvägstrafikstadgan. Också enligt första stycket har järnvägen rätt att få fraktsedeln upprättad i fler delar än de som särskilt föreskrivs.

I paragrafens *andra stycke* åläggs järnvägen att förse fraktsedelns avsändar- och mottagarblad med erkännande av att det gods som anges i fraktsedeln har tagits emot till befordran och med uppgift om dagen för mottagandet. Sedan denna skyldighet har fullgjorts, skall järnvägen snarast återlämna fraktsedelns avsändarblad till avsändaren, medan mottagarbladet behålls av järnvägen för att senare överlämnas till mottagaren.

Som framgår av 8 § skall järnvägen i vissa fall föra in anmärkningar i fraktsedeln. Om sådana anmärkningar har gjorts, påverkar detta enligt 9 § i hög grad trafikantens möjligheter att använda fraktsedeln som bevismedel. För avsändaren är det därför viktigt att han får tillbaka avsändarbladet av fraktsedeln i sådan tid att han kan vidta de åtgärder som han anser påkallas av de anmärkningar som kan ha förts in i fraktsedeln. På förslag av lagrådet infördes för motsvarande fall i vägtransportlagen en bestämmelse om att fraktsedeln skall överlämnas till avsändaren i samband med att godset tas emot till befordran (jfr prop. 1974: 33 s. 179 f, 190 f). Med uttrycket "i samband med" avsågs att markera att fraktsedeln inte obetingat måste överlämnas till avsändaren i samma ögonblick som godset tas emot till befordran utan att ett kortare uppskov med överlämnandet kunde godtas. Uttrycket "i samband med" utesluter emellertid inte den tolkningen att avsändaren skulle kunna ha rätt att återfå avsändarbladet redan innan godsmottagningen har avslutats, t.ex. så snart han har överlämnat godset men innan järnvägen har hunnit vidta de åtgärder som åligger den enligt 8 § och som uppenbarligen är att anse som ett led i mottagandet av godset. Bestämmelsen har därför utformats så att det klart framgår att fraktsedelns avsändarblad skall återlämnas efter mottagandet av godset. Någon längre tid får inte förflyta mellan godsmottagningen och återlämnandet av avsändarbladet. Sådana kortare uppskov som föranleds av expeditiionsrutinerna är dock tillåtna.

5 § I samtliga fraktsedelsblad skall anges

1. avsändarens namn och adress,
2. bestämmelsestationen,
3. mottagarens namn och adress,
4. godsbeskrivning,
5. i fråga om gods av farlig beskaffenhet, dess allmänt vedertagna benämning och de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

(32 § JTS)

I denna paragraf regleras fraktsedelns obligatoriska innehåll.

Det ankommer enligt 3 § första stycket på avsändaren att upprätta fraktsedel. I fråga om de uppgifter som han måste föra in i fraktsedeln överensstämmer den förevarande paragrafen i huvudsak med såväl järnvägstrafikstadgan som vägtransportlagen. Från järnvägstrafikstadgan avviker paragrafen bara såtillvida som fraktsedeln, om befordringen gäller farligt gods, skall förses med uppgift om godsets allmänt vedertagna benämning och om de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas. Paragrafen överensstämmer på denna punkt med vägtransportlagen.

I förhållande till vägtransportlagen föreligger endast den avvikelserna att det enligt den förevarande paragrafen inte fordras uppgift om fraktförarens namn och adress och om ort och dag för fraktförarens mottagande av godset till befordran. Uppgift om den dag då godset tas emot till befordran kommer emellertid enligt 4 § andra stycket att föras in i fraktsedeln genom järnvägens mottagningserkännande. Detta erkännande torde också ge tillräcklig upplysning om vem som är att anse som fraktförare. I motsats till vad som kan vara fallet vid vägbefordran synes för övrigt denna fråga sällan ge anledning till osäkerhet när det gäller järnvägstransporter. I praktiken ger således den föreslagna fraktsedeln samma upplysningar som vägfraktsedeln utom vad beträffar orten för godsets mottagande till befordran. Uppgift härom har självfallet betydelse, t.ex. för kontroll av fraktbekräftningen, men är knappast av intresse när fraktsedeln främst är avsedd att vara ett bevismedel.

De uppgifter som anges i denna paragraf skall föras in på samtliga blad av fraktsedeln. Motsvarande gäller enligt järnvägstrafikstadgan och vägtransportlagen. Fastän uttryckliga föreskrifter härom saknas, får detta nämligen anses framgå av att fraktsedelsbladen i järnvägstrafikstadgan betecknas som original och dubblett och i vägtransportlagen som exemplar av fraktsedeln. I 4 § första stycket i detta kapitel har emellertid fraktsedeln beskrivits på ett annat sätt. I lagtexten har därför uttryckligen angetts, att de uppgifter som nämns i denna paragraf skall lämnas i varje blad av fraktsedeln.

6 § Andra uppgifter än som avses i 5 § får avsändaren föra in i fraktsedeln endast om järnvägen medger det. Om en sådan uppgift har förts in i fraktsedeln utan järnvägens medgivande, är den utan verkan mot järnvägen.

På järnvägens begäran är avsändaren skyldig att i fraktsedeln föra in sådana ytterligare uppgifter som järnvägen i offentligt tillkännagivande har förklarat sig kunna kräva.

(32 § JTS)

I denna paragraf ges ytterligare föreskrifter om fraktsedelns innehåll.

Behovet av utförliga transporthandlingar torde väsentligen kunna tillgo-

doses genom att parterna enligt 3 § första stycket gemensamt utformar sådana handlingar. Det är därför möjligt att låta den fraktsedel som regleras genom lagen bli en ganska enkel handling. Detta är en fördel för de flesta mindre transportkunder. De uppgifter som enligt 5 § skall föras in i fraktsedeln har därför begränsats i förhållande till vad som nu gäller. Lagförslaget innehåller inte heller någon sådan uppräkningslista av tillåtna fraktsedelsuppgifter som finns i 10 § vägtransportlagen. Vad gäller sådana uppgifter utöver de obligatoriska som avsändaren vill föra in i fraktsedeln föreskrivs i stället i *första stycket* av den förevarande paragrafen att införingen får göras endast om järnvägen medger det. I sak överensstämmer detta med regleringen i 32 § järnvägstrafikstadgan. Normalvillkoren innehåller i bilaga 6 en uppräkningslista av de uppgifter som järnvägarna f.n. generellt medger att avsändarna för in i fraktsedeln.

Att en uppgift förs in i fraktsedeln har regelmässigt en viss bevisverkan. Genom att vägra att ta emot fraktsedlar med uppgifter, vilkas införande järnvägen inte medgett, kan järnvägen undvika risken att på grund av sådana uppgifter komma i en oförmånlig bevissituation. I praktiken kan emellertid järnvägen knappast i full utsträckning undgå denna risk. I förevarande paragraf har därför tagits in en föreskrift av den innebörden att en uppgift som inte är obligatorisk enligt 5 § och som avsändaren för in i fraktsedeln utan järnvägens medgivande är utan verkan mot järnvägen (*första stycket andra meningen*).

Enligt järnvägstrafikstadgan är avsändaren i obegränsad omfattning skyldig att i fraktsedeln lämna de uppgifter som järnvägen begär. Järnvägen bör givetvis ha rätt att genom fraktsedeln få upplysning om vissa andra förhållanden än dem som berörs av den obligatoriska uppgiftsskyldigheten. I *andra stycket* av denna paragraf har därför avsändaren ålagts skyldighet att på järnvägens begäran föra in ytterligare uppgifter i fraktsedeln. Eftersom uppgiftsskyldighet inte bör föreligga i andra hänseenden än avsändaren har kunnat förutse, har denna skyldighet dock begränsats till sådana slags uppgifter som järnvägen kan komma att begära enligt vad den på förhand offentligen har gett tillkänna. Den uppräkningslista av fraktsedelns uppgifter som har gjorts under 2.2 och 2.3 i bilaga 6 till normalvillkoren får anses vara ett sådant tillkännagivande.

7 § Avsändaren är skyldig att ersätta järnvägen för kostnader och skador som uppkommer för den till följd av att de uppgifter som avsändaren lämnar i fraktsedeln är oriktiga, otydliga eller ofullständiga.

(73 § JTS)

I paragrafen regleras avsändarens ansvar för uppgifterna i fraktsedeln.

Enligt paragrafen har avsändaren ett strikt ansvar för de uppgifter som han lämnar i fraktsedeln. Bestämmelsen har utformats efter förebild av vägtransportlagen. I förhållande till vägtransportlagen är dock bestämmel-

sen något snävare formulerad i ett hänseende. Enligt vägtransportlagen omfattar avsändarens ansvarighet uppgifter som han lämnar i fraktsedeln eller för att tas in i denna. När avsändaren i vägtransportlagen har gjorts ansvarig för uppgifter som lämnats "för att intagas i" fraktsedeln, torde avsikten ha varit att reglera det fallet att fraktföraren på avsändarens uppdrag har fört in den aktuella uppgiften i fraktsedeln. Emellertid synes det objektiva ansvaret också ha kommit att omfatta en uppgift som avsändaren har lämnat för att tas in i fraktsedeln men som faktiskt inte har förts in i denna. Avsändaren bör emellertid inte ha ett strikt ansvar för kostnader eller skador som har föranletts av en uppgift som visserligen har lämnats av avsändaren men inte förts in i fraktsedeln. I paragrafen har därför avsändarens ansvarighet för lämnade uppgifter begränsats till de uppgifter som finns i fraktsedeln.

För att ansvar skall uppkomma krävs enligt paragrafen att uppgiften är intagen i fraktsedeln och att den har lämnats av avsändaren. Det är utan betydelse för ansvarigheten om avsändaren själv har fört in uppgiften i fraktsedeln eller om järnvägen har gjort det på avsändarens uppdrag.

Kostnader eller skador kan självfallet föranledas inte bara av att en förefintlig uppgift är otillfredsställande utan också av att uppgifter saknas i något hänseende. I motsvarande bestämmelse i vägtransportlagen nämns bara fallen att en lämnad uppgift är oriktig eller ofullständig. Tolkad efter ordalydelsen omfattar således denna bestämmelse i vägtransportlagen inte det fallet att kostnader eller skador har orsakats av att någon uppgift helt och hållet har utelämnats. Av förarbetena till vägtransportlagen framgår dock, att en sådan tolkning inte är avsedd (SOU 1972: 24 s. 58). Motsvarande bestämmelse i den förevarande paragrafen har emellertid avfattats så, att den klart kommer att omfatta det fallet att kostnader eller skador uppkommer genom att avsändaren utelämnar en uppgift som det hade ålegat honom att ta in i fraktsedeln. I paragrafen knyts avsändarens ansvarighet inte som i vägtransportlagen till den enskilda fraktsedelsuppgiften utan till uppgiftslämnandet i dess helhet. Att avsändaren har utelämnat en enskild fraktsedelsuppgift innebär således att "de uppgifter" som han har lämnat är ofullständiga.

Som en ansvarsgrund anges i järnvägstrafikstadgan, utöver att en anteckning i fraktsedeln är oriktig eller ofullständig, att anteckningen är otydlig. I vägtransportlagen förekommer däremot inte ordet "otydlig" utan bara orden "oriktig" och "ofullständig". Av förarbetena till lagen framgår emellertid att de sistnämnda båda uttrycken är avsedda att täcka också det fallet att en uppgift har blivit otydlig till följd av slarvig utskrift eller genom att fraktsedeln har smutsats ner eller på annat sätt behandlats olämpligt, innan den avlämnades till fraktföraren. I den förevarande paragrafen har det fallet att kostnader eller skador har föranletts av otydlighet hos en uppgift i fraktsedeln nämnts uttryckligen.

Om järnvägen har åtagit sig att för avsändarens räkning föra in en viss

uppgift i fraktsedeln men har försummat att göra detta eller gjort det på ett otillfredsställande sätt, kan avsändaren formellt bli ansvarig för följderna av detta enligt förevarande paragraf. Eftersom det i sådana fall torde få anses föreligga vårdslöshet på järnvägens sida, kommer järnvägen sannolikt ofta inte att kräva ersättning i dessa fall. På grund av svårigheterna att bevisa järnvägens vårdslöshet, måste emellertid avsändaren se till att fraktsedelns innehåll blir riktigt.

Den förevarande paragrafen avviker i vissa avseenden från motsvarande reglering i järnvägstrafikstadgan. Dessa avvikelser torde dock inte vara av annat än formell natur. Enligt järnvägstrafikstadgan avser avsändarens ansvarighet skador som har orsakats järnvägen. Det kan möjligen ifrågasättas om begreppet skada innefattar t.ex. utlägg som järnvägen har haft för att efterforska en mottagare, vars adress inte har blivit korrekt angiven i fraktsedeln. För att undanröja eventuell osäkerhet i detta och liknande fall används i paragrafen uttrycket "kostnader och skador". Vidare sägs i järnvägstrafikstadgan att ansvarigheten omfattar "uppgift eller förklaring som avsändaren fört in i fraktsedeln". Skillnaden mellan "uppgift" och "förklaring" torde emellertid inte vara så klar att någon särskild typ av införföringar skulle uteslutas, om bara ettdera av dessa uttryck används. Liksom i vägtransportlagen har därför i den förevarande paragrafen använts bara ordet uppgift.

Åtgärder när järnvägen tar emot godset

8 § Innehåller fraktsedeln uppgift om antalet kollin eller uppgifter som avser identifieringen av kollin, skall järnvägen när den tar emot godset till befördran kontrollera om uppgiften är riktig. Detta gäller dock inte, om avsändaren har lastat godset eller om förhållandena annars är sådana att järnvägen har godtagbara skäl att underlåta kontrollen. Företas inte kontroll, skall detta anmärkas i fraktsedeln, om det inte framgår av denna att godset har lastats av avsändaren. Anmärkning skall också göras i fraktsedeln, om järnvägen finner att en uppgift är oriktig.

När järnvägen tar emot godset till befördran, skall järnvägen besiktiga det och dess förpackning. Om godset eller förpackningen inte ser ut att vara i gott skick, skall järnvägen anmärka detta och ange i vilket hänseende som brister föreligger. Anmärkningen skall göras i fraktsedeln eller, om fraktsedel inte har upprättats, på annat tydligt sätt.

(34 och 35 §§ JTS)

I denna paragraf regleras järnvägens skyldighet att kontrollera vissa förhållanden när den tar emot godset till befördran.

Enligt allmänna bevisbörderegler åligger det varuhavaren att bevisa påståenden om att godset har gått förlorat, minskats eller skadats medan fraktföraren innehade det för befördran. Bara undantagsvis är det emellertid möjligt för varuhavaren att direkt ange vad som har medfört förlusten, minskningen eller skadan. I regel kan varuhavaren inte fullgöra sin bevis-skyldighet på annat sätt än genom bevisning om godsets mängd och till-

stånd vid de tidpunkter då det togs emot till befordran och då det lämnades ut efter befordran. Kan han därvid bevisa någon skillnad i fråga om godsets mängd och tillstånd mellan dessa båda tidpunkter, får den slutsatsen dras att förändringen har inträffat medan fraktföraren innehade godset.

För att underlätta bevisningen om godsets mängd och tillstånd vid den tidpunkt då det togs emot till befordran har fraktsedeln, som närmare anges i 9 §, getts en bestämd bevisverkan. Fraktsedeln torde emellertid kunna fungera som ett särskilt bevismedel endast så länge fraktsedelsuppgifterna, allmänt sett, framstår som tillförlitliga. En förutsättning för att detta skall vara fallet är att fraktsedelsinnehållet i viss omfattning kan betraktas som en utsaga som inte bara har avgetts av avsändaren utan också har bekräftats av transportören. Järnvägen åläggs därför i förevarande paragraf att vidta vissa kontrollåtgärder, när den tar emot godset till befordran. Järnvägen skall också i förekommande fall göra de anmärkningar som kontrollen föranleder. Paragrafen motsvarar i huvudsak 12 § vägtransportlagen.

I paragrafens *första stycke* anges de åtgärder som järnvägen skall vidta för att säkerställa fraktsedelns bevisfunktion i händelse av förlust eller minskning av godset. Dessa åtgärder avser i första hand kontroll av att sändningen omfattar det antal kollin som uppges i fraktsedeln och att godset förefaller motsvara de uppgifter som lämnas i fraktsedeln för identifieringen av godset. En sådan kontrollskyldighet kan emellertid inte göras undantagslös. Den kan inte upprätthållas i de talrika fall då avsändaren själv ombesörjer lastningen av godset. Undantag från kontrollskyldigheten kan emellertid också påkallas av en rad andra omständigheter, t.ex. att kolliantalet är mycket stort, att överlämnandet av godset till befordran sker under exceptionella förhållanden eller att avsändaren förklarar sig inte önska någon kontroll. Det är knappast möjligt att i lagtext mera preciserat ange de fall då kontrollskyldigheten bör falla bort av någon annan anledning än att avsändaren svarar för lastningen. I lagrummet anges därför som förutsättning för bortfall av kontrollskyldigheten, utöver att avsändaren har lastat godset, endast att förhållandena är sådana att de innebär godtagbara skäl för järnvägen att underlåta kontrollen.

Om någon kontroll inte har företagits, bör detta framgå av fraktsedeln. Utvisar fraktsedeln att godset har lastats av avsändaren, kan den slutsatsen dras att kontroll inte har ägt rum, om inte annat har antecknats. Någon särskild anmärkning om detta behövs således inte. Har kontroll underlåtits av något annat skäl, måste emellertid detta anmärkas i fraktsedeln. I annat fall får enligt 9 § de uppgifter som inte har kontrollerats samma bevisverkan som om de hade kontrollerats och befunnits vara riktiga. Detsamma gäller beträffande en uppgift som vid kontroll befinns vara oriktig men mot vilken anmärkning inte görs i fraktsedeln.

Enligt den förevarande paragrafens *andra stycke* åläggs järnvägen att besiktiga godset och dess förpackning, när den tar emot godset till beford-

ran. Järnvägen har besiktningsskyldighet oavsett om befordringen utförs med fraktsedel eller ej. Besiktningen, som är begränsad till en granskning av godsets och förpackningens synliga tillstånd, bildar grundval för en presumptionsregel i 9 § andra stycket om att godset och förpackningen normalt skall antas ha sett ut att vara i gott skick, när järnvägen tog emot godset till befordran. Denna presumption bryts, om järnvägen omedelbart efter besiktningen gör anmärkning mot godsets eller förpackningens tillstånd och anger vad som föranleder anmärkningen.

En anmärkning enligt första eller andra stycket får, som nämnts, den verkan att motsvarande bevispresumption i 9 § faller. Varuhavaren måste då med vanliga bevismedel styrka sina påståenden om godsets mängd och tillstånd vid den tidpunkt då det lämnades till befordran. Järnvägen kan ytterligare förbättra sitt bevisläge genom att förmå avsändaren att godkänna denna anmärkning.

Fraktsedelns bevisverkan m. m.

9 § Avtalsvillkor som anges i fraktsedeln skall antas återge befodringsavtalets innehåll, om inte annat visas. Uppgifter i fraktsedeln om antalet kollin eller uppgifter som avser identifieringen av dessa skall antas vara riktiga, om någon anmärkning mot uppgifterna inte har förts in i fraktsedeln. Detta gäller dock inte, om annat visas eller om det framgår av fraktsedeln att avsändaren har lastat godset eller detta är på annat sätt uppenbart. Uppgifter som har bekräftats av järnvägen är alltid gällande mot den.

Har järnvägen inte framställt någon anmärkning enligt 8 § andra stycket och visas inte något annat, skall godset och förpackningen antas ha sett ut att vara i gott skick när järnvägen tog emot det till befordran.

(34 § JTS)

Denna paragraf innehåller bevisbörderegler.

I första stycket regleras fraktsedelns bevisverkan. Som framgår av 2 § i förevarande kapitel krävs bara parternas överenskommelse för att ett befodringsavtal skall anses ha kommit till stånd. I motsats till vad som gäller enligt CIM är det således vid inrikes järnvägstrafik inte nödvändigt att en fraktsedel upprättas för att ett befodringsavtal skall komma till stånd. Ofta kommer emellertid sådana avtal att ingås utan att några egentliga förhandlingar förs. Upplysningar om avtalets enskildheter kan då knappast erhållas på annat sätt än genom de transporthandlingar som kan ha upprättats. Om en fraktsedel har upprättats i ett sådant fall, måste den i princip kunna anses som ett tillräckligt bevis för att avtal har träffats på de villkor som fraktsedeln utvisar. Detta är också huvudregeln enligt första meningen i detta stycke.

Om villkoren i befodringsavtalet, muntligen eller skriftligen, har bestämts innan fraktsedeln upprättades, kan det emellertid tänkas att fraktsedeln oriktigt återger avtalets innehåll. I den mån det genom vittnen eller på annat sätt bevisas att så är fallet, skall vad fraktsedeln upplyser om

avtalsvillkoren lämnas utan avseende. Så länge det inte styrks att ett avtalsvillkor som framgår av fraktsedeln har blivit oriktigt återgivet, skall däremot fraktsedeln anses visa vad som verkligen har avtalats i detta hänseende.

Den nu redovisade regeln om fraktsedelns värde som bevis för villkoren i befodringsavtalet har i den förevarande paragrafen utformats i så gott som ordagrann överensstämmelse med motsvarande regel i 13 § vägtransportlagen. I anslutning till denna regel finns i vägtransportlagen en bestämmelse av följande lydelse: "Fraktsedeln skall gälla som bevis om fraktförarens mottagande av godset, om det ej visas att fraktsedelns uppgifter härom är oriktiga." Denna bestämmelse skulle kunna föranleda den slutsatsen att fraktsedeln alltid gäller som bevis för att fraktföraren har tagit emot det antal kollin som anges i fraktsedeln, om det inte visas att uppgiften om antalet kollin är felaktig. Enligt vägtransportlagen förlorar emellertid en fraktsedelsuppgift om antalet kollin sitt särskilda bevisvärde redan när fraktföraren i fraktsedeln anmärker att han inte har kunnat kontrollera uppgiften. Detsamma gäller enligt det förevarande lagrummet.

I järnvägstrafiklagen har inte tagits upp någon särskild bestämmelse om att fraktsedeln utgör bevis för att järnvägen har tagit emot godset till befodran. En sådan bestämmelse har inte ansetts behövlig. I 4 § andra stycket föreskrivs nämligen, att järnvägen genom stämpling eller på annat lämpligt sätt skall erkänna att den har tagit emot godset till befodran. Uttrycket "godset" används visserligen i 4 § i en mera vag betydelse. Detta medför att mottagningserkännandet inte utan vidare kan knytas till fraktsedelns uppgifter om godsets mängd. Det erkännande av att järnvägen har tagit emot visst gods som har antecknats på fraktsedeln medför emellertid att fraktsedeln kan användas som bevis om mottagandet.

I första stycket av den förevarande paragrafen behandlas också bevisvärdet av en uppgift om antal kollin som har förts in i fraktsedeln. Huvudregeln är att en sådan uppgift skall antas vara riktig, om inte något annat bevisas. Någon presumtion för uppgiftens riktighet föreligger dock inte, om järnvägen i fråga om uppgiften anmärker i fraktsedeln antingen att uppgiften är oriktig eller att järnvägen inte har kontrollerat uppgiften och haft giltig ursäkt för detta. Presumtionen om uppgiftens riktighet gäller inte heller, när det framgår av fraktsedeln eller det av annan anledning är uppenbart, att avsändaren har lastat godset. Det torde nämligen inte vara praktiskt genomförbart att i de talrika fall då gods lastas av avsändaren utan att kontroll av kolliantalet äger rum från järnvägens sida få till stånd en anmärkning om detta förhållande i fraktsedeln. Det förekommer emellertid också att järnvägen åtar sig att kontrollräkna kolliantalet i en sändning som lastas av avsändaren. Har en sådan kontrollräkning ägt rum, skall självfallet det undantag som annars gäller för gods som lastas av avsändaren inte tillämpas. För bl.a. detta fall har tagits upp en bestämmelse om att uppgifter som har bekräftats av järnvägen är gällande mot den (första stycket sista meningen).

Paragrafens *andra stycke* innehåller en presumptionsregel som gäller oavsett om befordringen utförs med eller utan fraktsedel. Godset och förpackningen skall sålunda antas ha sett ut att vara i gott skick när järnvägen tog emot godset till befordran, om inte järnvägen då framställde någon anmärkning enligt 8 § andra stycket. Om godset vid utlämningen företer en yttre skada, skall denna således anses ha uppkommit medan järnvägen innehade godset, om inte järnvägen vid mottagandet anmärkte på skadan eller bevisar att skadan fanns redan då, fastän någon anmärkning inte gjordes.

I fråga om fraktsedelns bevisvärde i andra hänseenden än som nu har nämnts blir allmänna bevisregler tillämpliga. Detsamma gäller i fråga om bevisvärdet av andra transporthandlingar än fraktsedeln.

Bristfällig förpackning m.m.

10 § Avsändaren skall svara för skador och kostnader som uppkommer för järnvägen på grund av att godset inte har varit förpackat eller varit bristfälligt förpackat eller på grund av att avsändaren har förfarit felaktigt i samband med lastning som har ombesörjts av honom. Detta gäller dock inte, när järnvägen har insett eller borde ha insett faran men har underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att avvärja den.

(72 § JTS)

I paragrafen regleras avsändarens skadeståndsansvar vid bristfällig förpackning och lastning.

Avsändaren ansvarar för skador och kostnader som uppkommer för järnvägen på grund av att godset inte har varit förpackat eller har varit bristfälligt förpackat. Ansvarigheten omfattar alla sådana följder av bristfälligheten som drabbar järnvägen. Som exempel kan nämnas det fallet att kemikalier läcker ut från en otät dunk och orsakar skada på järnvägsmateriel eller på gods som tillhör en annan avsändare, vilket föranleder ersättningsskyldighet för järnvägen mot denne. Det har inte ansetts nödvändigt att efter mönster av vägtransportlagen i lagtexten räkna upp olika skadeobjekt. Ersättningsskyldigheten omfattar inte bara inträffade skador utan också åtgärder för att förebygga skador. Till skillnad från järnvägstrafikstadgan anges därför i paragrafen uttryckligen att ansvarigheten också avser kostnader som har föranletts av bristfällig förpackning eller avsaknad av förpackning.

För skador eller kostnader som har föranletts av bristfällig förpackning eller avsaknad av förpackning gäller enligt paragrafen, liksom enligt järnvägstrafikstadgan och vägtransportlagen, ett strikt ansvar. Detta ansvar kan göras gällande endast mot avsändaren och övergår således inte på mottagaren genom att denne träder in i befodringsavtalet. Det strikta ansvaret gäller också enbart i förhållandet mellan transportören och avsändaren. Detta anges särskilt i vägtransportlagen med orden "svarar avsändaren mot fraktföraren". I likhet med vad som är fallet beträffande väg-

transportlagen regleras inte i den nya järnvägstrafiklagen avsändarens rättsställning i sådana hänseenden som inte gäller det förhållande mellan honom och transportören som har grundlagts genom befordringsavtalet. Denna begränsning av regleringens omfattning bör därför inte uttryckligen anges i ett enskilt lagrum. I den förevarande paragrafen har därför avsändarens strikta ansvar angetts gälla skador eller kostnader som uppkommer för järnvägen.

Såväl enligt vägtransportlagen som enligt järnvägstrafikstadgan bortfaller i princip avsändarens strikta ansvar för skador genom bristfällig förpackning, om transportören kände till eller borde ha insett att bristfälligheten förelåg när han tog emot godset till befordran. Mellan de båda regelsystemen föreligger emellertid den skillnaden, att fraktföraren enligt vägtransportlagen men inte enligt järnvägstrafikstadgan kan åstadkomma att avsändarens ansvarighet kvarstår, fastän fraktföraren är medveten om bristfälligheten. Om fraktföraren anmärker på bristfälligheten men befordringen trots detta genomförs utan att bristfälligheten botas, kvarstår nämligen enligt vägtransportlagen avsändarens strikta ansvar.

Det har emellertid inte ansetts lämpligt att järnvägen på avsändarens risk skall kunna sätta andra varuhavares sändningar i fara genom att utföra en befordran av gods som enligt vad järnvägen vet är så bristfälligt förpackat att det kan åstadkomma skada. På denna punkt har därför valts samma lösning som i järnvägstrafikstadgan. Järnvägen kan sålunda inte göra avsändaren ansvarig på objektiv grund för skador och kostnader till följd av bristfälligheter i godsets förpackning, om skadorna eller kostnaderna har uppkommit vid en befordran som järnvägen har utfört efter det att den har insett faran för skador eller borde ha insett denna fara men har underlåtit att vidta åtgärder för att avvärja den. Detta undantag från avsändarens strikta ansvar omfattar också det fallet att järnvägen först vid en senare tidpunkt än när godset togs emot till befordran fick kunskap om eller borde ha insett, att en bristfällighet förelåg. I järnvägstrafikstadgan förutsätts, att avsändaren skall ha ett strikt ansvar också när lastningen ombesörjs av honom och godset framkallar skador till följd av att det lastas felaktigt eller anbringas bristfälligt. Detsamma gäller i fråga om skador som godset framkallar "av annan därmed jämförlig orsak". Enligt art. 14 2 § andra stycket CIM är avsändaren, likaledes på objektiv grund, ansvarig för alla följder av bristfällig lastning som har utförts av honom. Det måste anses rimligt att en transportkund, som utan järnvägens insyn utför lastningen av sitt gods, skall ha någon form av skärpt ansvar för skador som uppkommer som en följd av en bristfällig lastning. Det har därför inte funnits anledning att gå ifrån den princip om strikt ansvar för sådana skador som f.n. gäller både i inrikes och i internationell järnvägstrafik.

Enligt den förevarande paragrafen gäller därför för lastningsskador samma ansvarighet som för skador genom bristfällig förpackning av godset. I stället för järnvägstrafikstadgans uppräkningslista av de skadeframkallande om-

ständigheterna "felaktig lastning", "bristfälligt anbringande" och "annan därmed jämförlig orsak" används i paragrafen som en sammanfattande beskrivning av det ansvarsgrundade handlandet att avsändaren har "förfarit felaktigt" i samband med lastningen. Under detta uttryck ryms inte bara skador som uppkommer vid själva lastningen, t.ex. genom att tungt gods hastigt släpps ner på vagnsgolvet, utan också skador som uppkommer under befordringen, t.ex. på grund av att gods som inte har stuvats på rätt sätt förskjuter sig eller välter.

I förhållande till vad som gäller enligt järnvägstrafikstadgan har ansvarighetens omfattning vidgats något. Enligt järnvägstrafikstadgan gäller som förutsättning för ansvar att skadan har framkallats av godset. Detta krävs inte enligt denna paragraf. Även ett sådant felaktigt förfarande vid lastning som att en vagnsdörr lämnas öppen skall således kunna bedömas enligt denna paragraf.

Paragrafens bestämmelser om lastningsskador avser, liksom bestämmelserna om skador till följd av bristfällig förpackning, bara skador och kostnader som uppkommer för järnvägen. Andra skadelidande, t.ex. ägare av andra godssändningar, får grunda sin ersättningstalan på allmänna skadeståndsregler eller i vissa fall på kontraktsrättsliga regler, såsom då en sändning har skadats under befordran från säljaren till köparen.

Frågan om ersättning för skador som uppkommer på det egna godset på grund av bristfällig förpackning eller felaktigt förfarande vid lastning skall bedömas enligt 24 § första stycket 2 eller 3. Detta torde regelmässigt medföra, att ingen ersättning kommer att utgå för skadan. En förutsättning för att järnvägen i ett sådant fall skall undgå skadeståndsskyldighet är emellertid, att järnvägen bevisar att bristfällighet i godsets förpackning förelåg redan när godset togs emot till befordran resp. att avsändaren har förfarit felaktigt vid lastningen. Samma bevisbördan åligger järnvägen för att ansvar skall kunna göras gällande mot avsändaren enligt den förevarande paragrafen. Åtminstone vid talan om ersättning enligt denna paragraf torde järnvägen dessutom behöva visa, att den inte kände till bristfälligheten eller felaktigheten medan någon åtgärd för att undvika skadan ännu hade kunnat företas och att omständigheterna var sådana att det inte skäligen kunde begäras att järnvägen skulle ha skaffat sig kännedom här om.

Farligt gods

11 § När avsändaren överlämnar farligt gods till järnvägen, skall han noga underrätta den om vad faran består i och om de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

Om avsändaren har överlämnat farligt gods till järnvägen och järnvägen därvid inte kände till farans art och vilka försiktighetsåtgärder som skulle vidtas, är avsändaren skyldig att ersätta järnvägen för skador och kostnader på grund av detta. I fråga om järnvägens rätt att vidta åtgärder för att avvärja faran gäller 6 kap. 7 §.

Påstår järnvägen att den inte har känt till förhållanden som angår godsets farlighet, skall påståendet godtas, om det inte har lämnats någon upplysning om förhållandet i fraktsedeln och avsändaren eller mottagaren inte visar att järnvägen ändå kände till förhållandet.

I paragrafen ges vissa bestämmelser om farligt gods.

Enligt paragrafens *första stycke* har en avsändare som överlämnar farligt gods till järnvägen en särskild upplysningsplikt. Denna innefattar skyldighet att underrätta järnvägen om vad faran består i och om de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas. Stycket har avfattats efter mönster av 15 § första stycket första punkten vägtransportlagen.

I paragrafens *andra stycke* regleras följderna för avsändaren, om han åsidosätter sin upplysningsplikt. Stycket överensstämmer i sak med det nämnda lagrummet i vägtransportlagen. I lagrummet behandlas endast avsändarens ansvar för att upplysningsplikten iakttas. Den inverkan som försummelse av upplysningsplikten har på järnvägens skyldighet att avtalsenligt befordra och vårda godset anges däremot gemensamt för detta och andra liknande fall i 6 kap. 7 §. En hänvisning till detta lagrum har tagits in i sista meningen av detta stycke.

Ansvarigheten enligt andra stycket är, liksom ansvaret enligt 10 §, ett strikt ansvar. Detta ansvar kan göras gällande endast av järnvägen och endast mot avsändaren.

Även om avsändaren har försummat sin upplysningsplikt, leder försummelsen inte till ansvarighet, om järnvägen när godset togs emot till befordran trots detta var medveten om faran och om de försiktighetsåtgärder som måste vidtas. Möjligheten att ansvarigheten skall falla bort är emellertid här mindre än enligt 10 §, eftersom hänsyn skall tas bara till vad järnvägen faktiskt kände till men inte till vad det kan anses att den borde ha känt till. Detta bör medverka till att avsändarna inte underlåter att lämna upplysningar om farligt gods i de fall då det kan förmodas men inte är säkert att järnvägen har den behövliga kännedomen. Avsändarens strikta ansvar står kvar även om järnvägen vid en senare tidpunkt än då godset togs emot till befordran kommer till insikt om faran men underlåter att vidta åtgärder för att avvärja denna. Om faran därefter leder till att en skada uppkommer, måste dock vållande på järnvägens sida anses ha medverkat till skadan. Detta torde i regel få betydelse för ersättnings storlek.

Paragrafens *tredje stycke* innehåller bevisregler som gäller frågan om järnvägen, när den tog emot godset till befordran, kände till det förhållande rörande godsets farlighet som senare har aktualiserats. Stycket överensstämmer i sak med 15 § första stycket andra meningen vägtransportlagen. Regleringen innebär att ett påstående från järnvägens sida om att järnvägen saknade kännedom om förhållandet i och för sig är tillräckligt för att detta skall antas ha varit fallet. Har upplysning om förhållandet lämnats i fraktsedeln, skall emellertid järnvägen anses ha känt till förhållandet.

Någon bevisning om att järnvägen faktiskt har tagit del av upplysningen behövs då inte. Om upplysning har lämnats på annat sätt än i fraktsedeln, krävs det däremot bevisning om att upplysningen har tillställts järnvägen i betryggande form för att järnvägens påstående att den inte har känt till förhållandet skall anses vederlagt.

Liksom i vägtransportlagen anges i det förevarande lagrummet uttryckligen att sådan bevisning skall föras av "avsändaren eller mottagaren". Att mottagaren, som i motsats till avsändaren inte är ansvarig för försummelse av upplysningsplikten, nämns i detta sammanhang beror på att transportörens vårdplikt under vissa förutsättningar faller bort enligt 6 kap. 7 § i lagförslaget. Detta innebär, att järnvägen, om vårdplikten faller bort, befrias från ansvarighet också mot mottagaren för förlust eller minskning av godset eller skada på det till följd av åtgärd som transportören har vidtagit för att avvärja en uppkommen fara.

I konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) finns reglerna om farligt gods i en avdelning om fraktförarens ansvarighet. För att avsändarens upplysningsplikt skulle framhåvas, togs reglerna om farligt gods i vägtransportlagen i stället upp i den avdelning av lagen som behandlar åtgärder i samband med att godset avlämnas till befordran. I det föreliggande lagförslaget har av samma skäl huvuddelen av bestämmelserna om farligt gods placerats i den förevarande paragrafen. De bestämmelser som rör undantag från järnvägens skyldighet att befordra och vårda godset och den ansvarsbefrielse som har samband med dessa undantag har, som nämnts, tagits upp i 6 kap. tillsammans med de offentlighetsrättsligt präglade reglerna om järnvägens befogenhet att oskadliggöra eller förstöra godset.

Den omständigheten att avsändaren lämnar fullständiga upplysningar om godsets farlighet grundlägger självfallet inte i sig någon skyldighet för järnvägen att ta emot godset ens när järnvägen har befordringsplikt. För att en sådan skyldighet skall uppkomma fordras dessutom att avsändaren rättar sig efter de särskilda föreskrifter som utfärdas för befordran av vissa varuslag. De särskilda villkoren för befordran av dessa varuslag är f.n. samlade i "Föreskrifter om transport av farligt gods" (SJF 621). Den omständigheten att en viss vara inte återfinns i dessa föreskrifter behöver inte innebära att varan faller utanför tillämpningsområdet för denna paragraf. Detsamma gäller beträffande motsvarande bestämmelser i vägtransportlagen (prop. 1974: 33 s. 82 f.).

Rätt att förfoga över godset under befordringen

12 § Under befordringen får avsändaren förfoga över godset genom att hos järnvägen begära att befordringen avbryts eller att godset lämnas ut på en station under vägen eller till en annan mottagare än som tidigare har angetts eller genom annan liknande anvisning.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande sin rätt enligt 15 §.

(45 § JTS)

I denna paragraf regleras avsändarens förfoganderätt över godset.

Bestämmelser om avsändarens rätt att genom anvisningar till fraktföraren förfoga över godset medan detta är under befordran finns f.n. för inrikes bilbefordringar i 17 § vägtransportlagen och för inrikes järnvägsbefordringar i 45 § järnvägstrafikstadgan. Dessa bestämmelser är till innehållet sinsemellan likartade. I sak överensstämmer den förevarande paragrafen i huvudsak med dessa bestämmelser. I redaktionellt hänseende har den utformats efter mönster av vägtransportlagen.

I *första stycket* av denna paragraf anges vilka typer av anvisningar från avsändarens sida som järnvägen är skyldig att följa med de inskränkningar som föreskrivs i 13 § andra stycket. Det fall som anges i vägtransportlagen att avsändaren begär "att bestämmelseorten ändras" nämns inte. En rätt för avsändaren att destinera om godset till vilken annan station som helst än den bestämmelsestation som anges från början skulle nämligen föra för långt. I den mån inte järnvägen är bunden av befordringsskyldighet, bör järnvägen inte vara skyldig att följa en anvisning som innebär att det ursprungliga befordringsåtagandet utökas till att avse befordran till en station som ligger längre bort än den avtalade bestämmelsestationen. Därför nämns i paragrafen i stället för exemplet "att bestämmelseorten ändras" att godset "lämnas ut på en station under vägen".

Som exempel anges vidare i överensstämmelse med vägtransportlagen att godset begärs utlämnat till en annan mottagare än den som har angetts tidigare. Detta exempel måste ses mot bakgrund av vad som nyss har sagts. En sådan anvisning får därför inte innebära att godset skall destineras om till en station som ligger längre bort än den avtalade bestämmelsestationen.

I den förevarande paragrafen liksom i vägtransportlagen får avsändaren meddela "annan liknande anvisning". I järnvägstrafikstadgan nämns som tillåten anvisning bl.a. att godset skall återsändas till avsändningsstationen. Med en strikt tillämpning av principen att en anvisning inte får innebära en utvidgning av det ursprungliga befordringsåtagandet bör järnvägen inte obetingat vara skyldig att transportera godset tillbaka till avsändningsstationen. Det föreligger dock inte något hinder mot att järnvägarna generellt utfäster sig att utföra en anvisning om återtransport av godset till avsändningsstationen.

Avsändarens rätt att förfoga över godset består enligt paragrafens *andra stycke* fram till den tidpunkt då mottagaren träder in i befordringsavtalet enligt 15 §. I motsvarande lagrum i vägtransportlagen finns också en bestämmelse enligt vilken fraktföraren, sedan avsändarens förfoganderätt har upphört, skall rätta sig efter mottagarens anvisningar. Denna bestämmelse, som har hämtats från CMR, har gett upphov till åtskillig diskussion om hur den skall tolkas. Det har ibland hävdats att den skulle innebära att förfoganderätten går över till mottagaren, som därefter skulle kunna med-

dela anvisningar enligt första stycket. Någon sådan förfoganderätt har mottagaren inte enligt de regler som nu gäller för inrikes järnvägstrafik. Det har ansetts att mottagaren inte heller bör ges en sådan förfoganderätt. För att undvika missuppfattningar av det slag som nyss nämnts har därför i lagförslaget inte tagits upp någon motsvarighet till denna bestämmelse i vägtransportlagen. En sådan bestämmelse behövs inte, eftersom den bara ger uttryck för det självklara förhållandet att fraktföraren, sedan avsändarens förfoganderätt har upphört genom mottagarens inträde i befodringsavtalet, skall samarbeta med mottagaren i fråga om sättet att slutföra befodringsuppdraget.

13 § Järnvägen har rätt till ersättning av avsändaren för kostnader som uppkommer genom att järnvägen följer en anvisning som denne har lämnat enligt 12 § och för skada som har uppkommit på grund av att anvisningen har följts.

Järnvägen är inte skyldig att följa en anvisning, om det skulle medföra att en sändning delas, störningar uppstår i järnvägsdriften eller en annan sändnings avsändare eller mottagare orsakas skada. Kan den station där den begärda åtgärden skulle utföras inte underrättas medan det fortfarande är möjligt att utföra den, får järnvägen lämna anvisningen utan åtgärd.

Om järnvägen anser att den inte kan följa en anvisning, skall järnvägen genast underrätta avsändaren om detta.

(49 och 50 §§ JTS)

I denna paragraf anges hur avsändarens förfoganderätt får utövas.

I paragrafens *första stycke* behandlas järnvägens rätt att kräva ekonomisk gottgörelse för att den följer en anvisning om förfogande över godset. Såväl i vägtransportlagen som i järnvägstrafikstadgan ges transportören rätt till ersättning i sådana fall. Vad denna rätt omfattar förefaller emellertid inte alldeles klart. Enligt vägtransportlagen har fraktföraren rätt till ersättning för "kostnad och skada som uppkommer till följd av anvisningens utförande". I järnvägstrafikstadgan ges järnvägen rätt att "betinga sig ersättning för kostnad" som föranleds av anvisningen. Framför allt vägtransportlagens avfattning skulle kunna ges den tolkningen att fraktföraren väl kan kräva täckning för sina självkostnader för anvisningens utförande men inte får tillgodoräkna sig sedvanlig vinst på t.ex. en befordran som utförs på grund av en anvisning. Någon anledning att på detta sätt begränsa järnvägens rätt till full betalning för prestationer som har utförts på grund av avsändarens förfogande över godset finns i allmänhet inte. För att förhindra den tolkning som nyss har nämnts har ersättningsrätten i den förevarande paragrafen knutits till att järnvägen "följer en anvisning" och inte bara till de kostnader som föranleds av anvisningen. Rätten till ersättning omfattar också skador som uppkommer på grund av att järnvägen följer en anvisning.

I järnvägstrafikstadgan föreskrivs uttryckligen, att järnvägen inte har rätt till ersättning för att den har utfört en anvisning, om anvisningen har

föranletts av förhållande som beror av fel eller försummelse på järnvägens sida. Vägtransportlagen innehåller inte någon motsvarande föreskrift, men av dess förarbeten framgår att lagstiftaren inte har avsett att regeln om fraktförarens rätt till ersättning skulle gälla undantagslöst. Det kan också finnas andra fall då transportören inte bör ha rätt till ersättning än då avsändaren tvingas lämna en anvisning för att reda upp en situation som han har försatts i genom vårdslöshet från transportörens sida. Också när anvisningen inte alls har föranletts av järnvägen, kan det finnas anledning att underkänna järnvägens krav på ersättning för att utföra anvisningen, t.ex. om anvisningen har förfelat sitt syfte därför att den på grund av järnvägens försummelse inte har följts i tid. Det torde inte vara möjligt att i lagtexten fullständigt ange de fall då undantag från ersättningsregeln bör gälla. I järnvägstrafiklagen har därför frågan om undantag lämnats öppen. Det har sålunda överlämnats till rättstillämpningen att avgöra i vilka fall järnvägen inte skall ha rätt till ersättning enligt det förevarande lagrummet när den följer en anvisning som avsändaren har gett.

I paragrafens *andra stycke* anges vissa omständigheter som medför att järnvägen får vägra att utföra en anvisning. En sådan omständighet är att anvisningens utförande skulle medföra att en sändning måste delas. Om detta skulle bli följden, kan fraktföraren också enligt gällande rätt vägra att utföra en anvisning såväl vid bilbefordran som vid järnvägsbefordran. Som grund för vägran att utföra anvisning kan enligt detta stycke vidare åberopas att utförandet skulle medföra störningar i järnvägsdriften. Detsamma gäller enligt järnvägstrafikstadgan. I vägtransportlagen har motsvarande omständighet uttryckts så att en anvisning inte behöver utföras, om det skulle medföra hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet. Enligt det förevarande lagrummet är järnvägen inte heller skyldig att följa en anvisning, om det skulle medföra skada för avsändaren eller mottagaren av en annan sändning. Också detta fall anges i vägtransportlagen men nämns däremot inte uttryckligen i järnvägstrafikstadgan.

Snabbheten i bil- och järnvägstransporterna medför inte sällan att en anvisning inte går att utföra av det skälet att den situation i vilken en viss åtgärd skulle ha vidtagits inte längre föreligger, när besked om åtgärden når den som skulle ha vidtagit den. Det kan t.ex. inträffa att en anvisning om att befordringen skall avbrytas vid en viss station inte kan verkställas därför att godset har passerat stationen innan anvisningen blir känd där. I sådana fall får järnvägen lämna anvisningen utan åtgärd (andra stycket andra meningen). Motsvarande föreskrifter finns i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan.

För avsändaren är det självfallet viktigt att snabbt få reda på om en av honom meddelad anvisning inte kommer att bli utförd. Såväl vägtransportlagen som järnvägstrafikstadgan innehåller därför föreskrifter om skyldighet för transportören att underrätta avsändaren om detta. Enligt vägtransportlagen behöver emellertid någon sådan underrättelse inte lämnas, när

skälet till fraktförarens vägran att följa anvisningen är att en delning av sändningen därmed förhindras. Anledningen till detta undantag från underrättelseskyligheten torde vara att det har ansetts att avsändaren måste uppfatta det som närmast en självklarhet att hans förfoganderätt endast kan utövas över sändningen som helhet och att han därför måste räkna med att en anvisning, som förutsätter delning av sändningen, lämnas utan avseende. Vid godsbefordran med järnväg tillåts emellertid ibland att en sändning delas, och i järnvägstrafikstadgan görs inte något undantag från underrättelseskyligheten för det fall att järnvägens vägran att följa en anvisning beror på att sändningen annars måste delas.

I likhet med järnvägstrafikstadgan gäller enligt den förevarande paragrafens *tredje stycke* undantagslöst, att järnvägen genast skall underrätta avsändaren i de fall då en anvisning som denne lämnar inte blir utförd. Regeln är tillämplig också i de fall då anvisningen enligt andra stycket andra meningen får lämnas utan åtgärd. Även i dessa fall skall alltså avsändaren underrättas.

14 § Om järnvägen inte följer en anvisning som den enligt 12 och 13 §§ är skyldig att följa eller om den inte lämnar en sådan underrättelse som avses i 13 § tredje stycket, är järnvägen skyldig att ersätta den skada som uppkommer därigenom.

Järnvägen är också ansvarig för skador som tillfogas mottagaren på grund av att järnvägen följer en anvisning av avsändaren, fastän dennes rätt att förfoga över godset har upphört enligt 12 § andra stycket.

(48 och 68 §§ JTS)

Paragrafen innehåller bestämmelser rörande ersättningsskyldighet för järnvägen, om den handlar i strid med 12 eller 13 §.

När avsändaren utnyttjar sin rätt enligt 12 § att förfoga över godset under befordringen, är skälet för detta regelmässigt att det skulle vara oförmånligt för honom att låta befordringen slutföras på det sätt som tidigare avsågs. Om järnvägen inte följer en anvisning som avsändaren lämnar med stöd av sin förfoganderätt, kan detta medföra skada för avsändaren. Ett exempel på detta är att mottagaren har visat sig vara insolvent och att järnvägen, trots avsändarens anvisning om att avbryta befordringen, fortsätter denna och lämnar ut godset till mottagaren. Som framgår av 13 § andra stycket har järnvägen vidsträckta möjligheter att med hänvisning till egna intressen underlåta att följa avsändarens anvisningar. Om emellertid järnvägen utan att det är befogat av hänsyn till sådant intresse skulle underlåta att följa en anvisning, bör järnvägen kunna göras ansvarig för den skada som uppkommer därigenom. Denna ansvarighet regleras i *första stycket* av förevarande paragraf.

Dessa regler saknar motsvarighet i järnvägstrafikstadgan. Däremot finns i 19 § vägtransportlagen föreskrifter om ansvarighet för fraktföraren för skador som har uppkommit genom att han inte har rättat sig efter en

anvisning som han hade varit skyldig att följa. Liksom enligt dessa föreskrifter är transportörens ansvarighet i den förevarande paragrafen formellt utformad som ett strikt ansvar. Med hänsyn till att järnvägarna i stor utsträckning har möjlighet att ange ett godtagbart skäl för sin underlåtenhet att följa en anvisning torde emellertid ansvar för järnvägen i praktiken kunna komma i fråga endast i tämligen uppenbara fall av försummelse från järnvägens sida.

När järnvägen vägrar att tillmötesgå avsändarens begäran om att på visst sätt få förfoga över godset under befordringen, kan det finnas möjligheter för avsändaren att genom andra åtgärder uppnå det syfte som skulle ha tillgodosetts genom det begärda förfogandet. En förutsättning för att avsändaren skall kunna utnyttja dessa möjligheter är i regel, att han utan dröjsmål får reda på att hans anvisning inte kommer att följas. Enligt 13 § tredje stycket är järnvägen därför, liksom enligt järnvägstrafikstadgan, skyldig att i de fall då en anvisning inte följs genast underrätta avsändaren om detta.

Några särskilda föreskrifter om transportörens ansvarighet för skador som uppkommer till följd av underlåtenhet att fullgöra denna underrättelseskyldighet finns inte vare sig i järnvägstrafikstadgan eller i vägtransportlagen. Detta synes innebära, att en avsändare som grund för krav på ersättning för skador genom utebliven underrättelse måste åberopa allmänna grundsatser om ansvar för vållande i kontraktsförhållanden. Även om vållande typiskt sett kan antas föreligga på järnvägens sida när underrättelse uteblir eller lämnas för sent, kan bevissvårigheter uppkomma i enskilda fall. Ansvaret för att underrättelseskyldigheten enligt 13 § tredje stycket fullgörs har därför reglerats i lagförslaget.

Ansvarsregeln i första stycket av den förevarande paragrafen är tillämplig också på skador genom utebliven underrättelse om att en anvisning inte följs. Järnvägens ansvarighet för åsidosättande av underrättelseskyldigheten är formellt strikt. I praktiken torde ansvarighet kunna komma i fråga endast i de fall då järnvägen har gjort sig skyldig till försummelse.

Som framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 5.4.3.2) skall järnvägsfraktsedeln inte längre ha någon köprättslig funktion. I enlighet härmed är järnvägen enligt lagförslaget, i motsats till vad som är fallet enligt gällande rätt, inte skyldig att till mottagarens skydd kräva att avsändaren företer sitt fraktsedelsblad, när han lämnar en anvisning som innebär förfogande över godset. Järnvägen måste emellertid se till att avsändaren inte får förfoga över godset, fastän mottagaren har trätt in i befodringsavtalet enligt 15 § och avsändarens förfoganderätt därmed har upphört. I *andra stycket* av den förevarande paragrafen regleras järnvägens ansvarighet gentemot mottagaren för skador, som tillfogas denne genom att avsändaren får förfoga över godset, fastän mottagaren har trätt in i befodringsavtalet. Denna reglering har en direkt motsvarighet i 48 § och 68 § andra stycket järnvägstrafikstadgan. I vägtransportlagen finns däremot inte några bestämmelser i detta avseende.

Den omständigheten att frågan om fraktförarens ansvarighet i detta fall inte regleras i vägtransportlagen kan medföra en ovisshet om hur mottagarens ersättningsanspråk skall bedömas, om det angivna fallet inträffar vid inrikes bilbefordran. Det kan möjligen hävdas, att den skada som tillfogas mottagaren faller under de vanliga reglerna om ersättning för att godset har gått förlorat under befordringen. I så fall är reglerna om ansvarsbegränsning tillämpliga. Någon förlust i egentlig mening är det emellertid inte fråga om, och det torde därför ligga närmare till hands att mottagarens skadeståndsanspråk bedöms enligt allmänna skadeståndsregler. Skadan skall då ersättas fullt ut.

Också när det gäller ersättningsskyldigheten enligt den förevarande paragrafen uppkommer frågan efter vilka regler skadeståndet bör beräknas. Enligt vägtransportlagen får ersättning för skador till följd av att fraktföraren inte har följt en anvisning, som han varit skyldig att följa, inte överstiga vad som skulle ha utgått om godset hade gått förlorat. Enligt 1980 års järnvägsfördrag (COTIF) är järnvägens ansvarighet om den inte följer en anvisning eller följer den på ett felaktigt sätt likaså begränsad till vad som skulle ha betalats om godset hade gått förlorat. Järnvägstrafikstadgan innehåller däremot inte någon regel om begränsning av ersättningen för skador som tillfogas mottagaren genom att järnvägen utför en anvisning av avsändaren, sedan dennes förfoganderätt har upphört.

Den riskfördelning mellan varuhavaren och transportören som är innebörden i begränsningsreglerna är berättigad när det gäller de risker som är nödvändigt förenade med transporten av godset. När det däremot gäller ansvarighet för kontraktsbrott till följd av missgrepp i den mera administrativt betonade delen av verksamheten saknas anledning att behandla transportföretagen annorlunda än kontraktsparter i allmänhet. De åtgärder eller underlåtenheter från järnvägens sida som kan föranleda ersättningsskyldighet enligt den förevarande paragrafen torde genomgående kunna ses som ett uttryck för en avsevärd oaktsamhet när järnvägen fullgör ganska enkla åligganden. Några regler om ansvarsbegränsning i dessa fall har därför inte tagits in i lagförslaget. Allmänna regler om bestämmande av skadestånd skall följaktligen tillämpas på de ersättningar som det nu är fråga om.

Godsets utlämnande m.m.

15 § Om avsändaren inte har förordnat annat med stöd av 12 §, får mottagaren göra gällande de rättigheter som tillkommer honom enligt befodringsavtalet

1. när godset har kommit till bestämmelsestationen eller till en annan plats där godset enligt befodringsavtalet får lämnas ut,
2. när det har fastslagits att godset har gått förlorat,
3. när den tid som nämns i 22 § andra stycket har gått ut utan att godset har lämnats ut till mottagaren.

En mottagare som enligt första stycket 1 begär att få ut godset eller mottagarbladet av fraktsedeln blir därmed skyldig att till järnvägen genast erlägga de belopp som han skall betala enligt befodringsavtalet.

(39 och 40 §§ JTS)

Befordran av gods utgör inte sällan ett led i avvecklingen av ett mellanhavande, t.ex. ett köp, mellan avsändaren och mottagaren. I sådana fall anses avsändaren ofta ha fullgjort sina förpliktelser enligt mellanhavandet i och med att han har avlämnat godset till befordran. Hur befordringen sedan utvecklar sig och hur mottagarens intressen tillgodoses kan med hänsyn härtill vara av mindre betydelse för avsändaren. I den transporträttsliga lagstiftningen ges därför mottagaren en självständig rätt att kräva att det befordringsavtal som har ingåtts mellan avsändaren och fraktföraren fullgörs i de delar som innebär att fraktföraren skall prestera till mottagaren. Denna rätt för mottagaren att inträda i befordringsavtalet behandlas i den förevarande paragrafen. Till innehållet motsvarar paragrafen i huvudsak 20 § vägtransportlagen samt 39 och 40 §§ järnvägstrafikstadgan.

Förutsättningarna för att mottagaren skall kunna göra gällande rätt att träda in i befordringsavtalet anges i paragrafens *första stycke*. De är i princip desamma som enligt vägtransportlagen och avviker därmed något från motsvarande förutsättningar i järnvägstrafikstadgan. I normalfallet får mottagaren träda in i befordringsavtalet så snart godset har kommit fram till bestämmelsestationen eller till en annan plats där det enligt avtalet får lämnas ut. Utgångspunkten är att utlämning i regel skall ske på den bestämmelsestation som avses i befordringsavtalet. I motsats till järnvägstrafikstadgan anges emellertid i paragrafen tidpunkten för uppkomsten av mottagarens rätt att träda in i befordringsavtalet också för det fallet att godset i enlighet med avtalet lämnas ut på någon annan plats än på bestämmelsestationen.

Om godset har gått förlorat eller blivit fördröjt, kan mottagaren enligt paragrafen – liksom enligt vägtransportlagen – träda in i befordringsavtalet, när förlusten eller dröjsmålet har konstaterats. På denna punkt avviker förslaget såtillvida från järnvägstrafikstadgan som mottagaren enligt stadgan i fall av dröjsmål inte har rätt att träda in i befordringsavtalet, förrän dröjsmålet har varat så lång tid att godset får betraktas som förlorat.

Den prestation som mottagaren i och med godsets ankomst till bestämmelseorten framför allt kan fordra är att fraktföraren lämnar ut godset till honom. Detta sägs uttryckligen i vägtransportlagen. I 20 § andra stycket nämnda lag finns en särskild bestämmelse om att en mottagare som begär att få godset utlämnat också har rätt att erhålla ett sådant fraktsedels-exemplar som har upprättats för att överlämnas till honom. I fråga om mottagarens befogenheter när godset har gått förlorat eller har fördröjts används i vägtransportlagen det mera allmänna uttryckssättet att mottagaren får göra gällande de rättigheter som följer av fraktaftet. Därmed avses uppenbarligen i första hand rätten till skadestånd.

Rätten att få godset utlämnat är emellertid otvivelaktigt en av de rättigheter som följer av fraktaftet. När rätten att få godset utlämnat nämns

för sig i vägtransportlagen, skulle detta därför kunna tolkas så, att de övriga rättigheter som följer av fraktavtalet inte skulle kunna göras gällande jämsides med rätten att få ut godset. Den omständigheten att mottagaren begär att få ut godset bör emellertid inte utesluta att han samtidigt får kräva ersättning för skada på godset. I den förevarande paragrafen hänvisas därför för samtliga fall enbart till rättigheterna enligt befodringsavtalet.

Mottagarens inträde i befodringsavtalet innebär inte att han träder i avsändarens ställe utan endast att han godtar den rättsställning som befodringsavtalet ger mottagaren. Om avsändaren t.ex. har betalat högre frakt än som skall utgå enligt befodringsavtalet, medför mottagarens inträde i avtalet inte att han därmed förvärvar rätten till återbetalning. För att detta klart skall framgå används därför i lagtexten uttryckssättet att mottagaren får göra gällande de rättigheter "som tillkommer honom enligt befodringsavtalet".

I vägtransportlagen anges inte någon inskränkning i mottagarens rätt att begära utlämning av godset sedan godset har kommit fram till bestämmelseorten. Trots detta kan någon sådan rätt inte anses föreligga, när avsändaren med stöd av sin rätt att förfoga över godset har lämnat en anvisning till järnvägen som innebär att godset inte skall lämnas ut till den angivne mottagaren. I den förevarande paragrafen har detta gjorts klart genom att mottagaren inte har getts någon ovillkorlig rätt att få godset utlämnat utan bara kan göra gällande de rättigheter som tillkommer honom enligt befodringsavtalet. Med befodringsavtalet avses i detta sammanhang den lydelse som gäller sedan avsändaren har ändrat det ursprungliga avtalet med stöd av sin förfoganderätt. Med det använda uttryckssättet kommer således mottagarens rätt inte ens formellt i motsättning till avsändarens förfoganderätt. Det har emellertid ansetts lämpligt att i lagtexten erinra om att mottagarens principiella rätt att träda in i befodringsavtalet kan vara utesluten i det enskilda fallet till följd av ett förordnande som avsändaren har lämnat med stöd av sin förfoganderätt. I inledningen till första stycket har därför tagits in ett förbehåll av innebörd att mottagaren har rätt att träda in i befodringsavtalet under de förutsättningar som anges i paragrafen, om inte avsändaren har förordnat annat med stöd av 12 §. Ett motsvarande förbehåll finns i 39 § andra stycket järnvägstrafikstadgan.

Mottagarens inträde i befodringsavtalet sker som nämnts vanligen genom att mottagaren begär att få ut godset sedan han har fått rätt att göra detta. Av de andra rättigheter som kan tillkomma honom enligt befodringsavtalet har redan nämnts rätten att begära ersättning för transportskada eller dröjsmål. En annan sådan rättighet är rätten att få ut det fraktsedelsblad som enligt 4 § andra stycket skall överlämnas till mottagaren. I motsats till vad som är fallet enligt vägtransportlagen är enligt lagförslaget rätten att få ut det fraktsedelblad som är avsett för mottagaren inte knuten till förutsättningen att också godset begärs utlämnat. En motta-

gare som t.ex. vid nyinlämning vill låta godset vara kvar i järnvägens besittning kan således begära att enbart mottagarbladet av fraktsedeln lämnas ut. Enligt järnvägstrafiklagen medför emellertid mottagarens förvärv av detta blad inte någon rättsverkan, så länge inte godset har anlänt till utlämningsplatsen eller mottagaren av någon annan anledning har blivit berättigad att träda in i befodringsavtalet. I detta avseende avviker förslaget från vad som gäller enligt 48 § järnvägstrafikstadgan.

Den omständigheten att mottagaren träder in i befodringsavtalet genom att göra gällande en rättighet som tillkommer honom enligt avtalet innebär självfallet också att han påtar sig de skyldigheter som åvilar honom enligt avtalet. Detta synes också vara den principiella innebörden av 40 § järnvägstrafikstadgan. Motsvarande bestämmelse i vägtransportlagen (20 § tredje stycket) går emellertid längre. I den föreskrivs, att mottagaren genom sitt inträde i befodringsavtalet blir skyldig att betala det belopp som fraktföraren är berättigad att uppbära enligt avtalet. Detta innebär enligt vad som uttryckligen sägs i förarbetena till vägtransportlagen, att en mottagare som träder in i befodringsavtalet blir betalningsskyldig inte bara för de kostnader som enligt avtalet skall betalas av mottagaren utan också för de kostnader som det åligger avsändaren att betala och som denne inte har betalat (se prop. 1974: 33 s. 95). Regleringen i vägtransportlagen innebär vidare att en mottagare, som t.ex. önskar framställa ersättningsanspråk på grund av att godset har gått förlorat, inte kan betraktas som part i befodringsavtalet förrän han har betalat vad fraktföraren är berättigad att uppbära enligt avtalet.

Det har inte ansetts befogat att såvitt gäller järnvägstransporter genom lagstiftning ålägga mottagaren en generell skyldighet att svara för de kostnader som är förenade med befodrningen, oavsett om dessa kostnader enligt befodringsavtalet skall belasta avsändaren eller mottagaren. Det finns inte heller anledning att såvitt gäller järnvägstransporter göra betalning av fraktförarens fordran till villkor för att mottagaren skall kunna få ställning som part i tvist om ersättning för förlust eller dröjsmål. En sådan ordning, som ofta kan innebära att mottagaren måste betala fraktkostnader som fraktföraren är skyldig att betala tillbaka, har i förarbetena till vägtransportlagen betecknats som mindre ändamålsenlig. Den godtogs dock med hänvisning till önskemålet om överensstämmelse med regleringen i CMR.

Transportören bör i järnvägslagstiftningen liksom i vägtransportlagen ges rätt att som villkor för att lämna ut godset kräva att mottagaren betalar vad han är skyldig att erlägga. Eftersom lagförslaget i 1 kap. 10 § innehåller en allmän bestämmelse om retentionsrätt för järnvägen, är emellertid en regel med sådan innebörd överflödig i kapitlet om godsbefodrning. Däremot behövs i detta sammanhang en föreskrift av vilken det framgår att järnvägens fordran på mottagaren förfaller till betalning samtidigt med att mottagaren efter godsets ankomst till utlämningsplatsen begär att få ut godset

eller mottagarbladet av fraktsedeln. En sådan föreskrift har tagits upp i förevarande paragrafs *andra stycke*.

16 § Om gods som har belagts med efterkrav lämnas ut till mottagaren, fastän efterkravsbeloppet inte har betalats, är järnvägen skyldig att intill detta belopp ersätta avsändaren för den skada som han lider därigenom. Mottagaren är skyldig att ersätta järnvägen vad den har betalat till avsändaren.

(69 § JTS)

Denna paragraf innehåller vissa bestämmelser för det fallet att godset har belagts med efterkrav.

Enligt normalvillkoren (art. 76.1) får avsändaren i regel belägga sin sändning med efterkrav intill godsets fulla värde genom att föra in efterkravsbeloppet på de platser i fraktsedeln som är avsedda för detta. Har sändningen belagts med efterkrav, får den inte lämnas ut till mottagaren innan denne har betalat efterkravsbeloppet till järnvägen.

Om järnvägen lämnar ut gods som har belagts med efterkrav till mottagaren trots att efterkravsbeloppet inte har betalats, blir järnvägen enligt den förevarande paragrafen skadeståndsskyldig gentemot avsändaren. Paragrafen överensstämmer i sak med såväl 69 § järnvägstrafikstadgan som 21 § vägtransportlagen.

Liksom efterkravsreglerna i vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan avser paragrafen endast det fallet att transportören lämnar ut godset till mottagaren utan att inkassera det efterkravsbelopp som godset har belagts med. Om och i så fall till vilket belopp godset får beläggas med efterkrav och hur detta skall gå till är frågor som får regleras avtalsvägen.

Befordringshinder

17 § Om det visar sig omöjligt att befordra godset till den plats där det skall lämnas ut, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren.

Kan godset befordras till den plats där det skall lämnas ut endast om avvikelse görs från befordringsavtalet, skall järnvägen också begära anvisning från avsändaren, om inte avvikelsen saknar nämnvärd betydelse. Om järnvägen inte får någon anvisning inom skälig tid, är järnvägen skyldig att vidta de åtgärder som järnvägen, mot bakgrund av sin kännedom om omständigheterna, anser bäst tillgodose avsändarens intresse.

Om avsändarens rätt att förfoga över godset har upphört, skall vad som sägs om avsändaren i första och andra styckena i stället gälla mottagaren.

(51 § JTS)

I denna paragraf behandlas det fallet att befordringen fram till den plats där godset skall lämnas ut inte kan genomföras på det sätt som har förutsatts i befordringsavtalet. Paragrafen motsvarar 22 § vägtransportlagen och 51 § järnvägstrafikstadgan.

Med befordringshinder förstås enligt den förevarande paragrafen endast en sådan omständighet som medför att godset inte kan transporteras till

målet för transporten på det sätt som hade avsetts. Sådana omständigheter är t.ex. att en viss järnvägssträcka har blivit oframkomlig eller att godset har blivit så illa skadat att det inte tål vidare förflyttning.

Till befodringshinder i paragrafens mening skall inte hänföras alla de omständigheter som enligt vägtransportlagen betecknas som hinder för befodringsens utförande. Enligt 22 § vägtransportlagen skall nämligen bestämmelserna om befodringshinder tillämpas, så snart det före godsets ankomst till bestämmelseorten visar sig vara omöjligt att fullgöra fraktavtalet på det sätt som har överenskommits. Med denna lydelse bör också fall av s.k. anteciperat utlämningshinder hänföras under reglerna om befodringshinder, såsom då transportören före godsets ankomst till bestämmelseorten får reda på att mottagaren har flyttat därifrån. Att ett sådant fall såvitt gäller inrikes vägtransport skall behandlas med tillämpning av reglerna om befodringshinder anges också uttryckligen i förarbetena till vägtransportlagen (prop. 1974: 33 s. 98).

Om transportören redan före godsets ankomst till bestämmelseorten kan förutse att utlämning av godset inte kommer att kunna ske, bör han naturligtvis så tidigt som möjligt underrätta avsändaren om detta. Sådana fall torde emellertid vara så sällsynta att de inte behöver regleras i lagstiftning. Järnvägslagstiftningens regler om befodringshinder har därför gjorts tillämpliga bara på de fallen då det inträffade påverkar möjligheten att befodra godset till bestämmelseorten.

I fråga om dessa fall görs i den förevarande paragrafen skillnad mellan sådana i vilka det inträffade gör det omöjligt att fullfölja befodringen och sådana i vilka det alltså är möjligt att på något annat sätt än som har bestämts från början transportera godset till bestämmelseorten.

Den förstnämnda typen av befodringshinder behandlas i *första stycket* av denna paragraf. Föreligger ett sådant absolut befodringshinder, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren om hur järnvägen skall förfara med godset. Att denna regel, som har sin motsvarighet i såväl vägtransportlagen som järnvägstrafikstadgan, inte är helt undantagslös framgår av paragrafens tredje stycke.

I paragrafens *andra stycke* behandlas relativa befodringshinder, dvs. sådana omständigheter som visserligen hindrar att befodringen genomförs så som har avtalats men som inte utesluter att godset på något annat sätt befodras till en plats där det skall lämnas ut. Även när ett sådant befodringshinder föreligger, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren. I motsats till vad som gäller enligt vägtransportlagen är järnvägen enligt detta stycke dock inte alltid skyldig att begära anvisning i dessa fall. Ofta torde nämligen verkningarna av ett relativt befodringshinder kunna undanröjas genom en tämligen obetydlig avvikelse från vad som har avtalats, t.ex. i fråga om befodringsväg. Varuhavaren är i dessa fall typiskt sett mera betjänt av att befodringen fortsätter med en mindre avvikelse från vad som har avtalats än att den avstannar i avvaktan på anvisning. Järnvä-

gen är därför inte skyldig att begära anvisning, om den kan genomföra befordringen till bestämmelseorten utan att avvika från vad som avtalats i högre grad än att avvikelserna kan anses sakna nämnvärd betydelse.

Det nu nämnda undantaget från regeln att anvisning skall inhämtas har viss motsvarighet i järnvägstrafikstadgan. Enligt denna behöver järnvägen inte inhämta föreskrift, när hindret är "blott tillfälligt". Förevarande lagrum går såtillvida längre än stadgan som järnvägen enligt detta kan underlåta att inhämta föreskrift även om hindret som sådant är varaktigt, t.ex. att en järnvägssträcka har blivit ofarbar för lång tid, men befordringen utan större omgång kan genomföras på andra linjer.

När järnvägen har begärt anvisning med anledning av ett relativt befodringshinder, måste den självfallet avvakta någon tid att en sådan anvisning lämnas. Att i lagtext mera exakt ange hur länge järnvägen är skyldig att vänta på en anvisning är inte möjligt. I paragrafen betecknas den berörda tidsfristen liksom i vägtransportlagen med uttrycket "skäligen tid". Har järnvägen inom denna tid inte fått någon anvisning, är järnvägen skyldig att handla på det sätt som vid en bedömning grundad på de förhållanden som järnvägen känner till kan anses bäst tillgodose avsändarens intresse. Denna bestämmelse har motsvarigheter i såväl vägtransportlagen som järnvägstrafikstadgan men har fått en utformning som något utförligare anger vilka krav som kan ställas på den bedömning av avsändarens intresse som transportören skall göra.

Enligt 15 § första stycket får mottagaren träda in i befodringsavtalet, om godset inte har lämnats ut till honom vid leveransfristens utgång. I fall av dröjsmål med godsets utlämning blir mottagaren vidare berättigad att inträda in i befodringsavtalet, så snart dröjsmålet har konstaterats. Han behöver således inte längre avvakta utgången av den frist om en månad eller, i vissa fall, sex veckor som gäller enligt järnvägstrafikstadgan (jfr avsnitt 5.4.5). Om mottagaren begagnar sig av denna rätt, upphör därmed avsändarens rätt att förfoga över godset. Eftersom godset då fortfarande kan vara under befodran, är det inte uteslutet att ett befodringshinder kan uppkomma efter den tidpunkt då avsändarens förfoganderätt upphörde. Skulle detta ske, bör transportören självfallet inte vända sig till avsändaren med begäran om anvisningar eller på annat sätt försöka tillgodose avsändarens intresse utan i stället verka för en tillfredsställande lösning för mottagarens del.

Att befodringshinder uppkommer efter den tidpunkt då avsändarens förfoganderätt upphör kommer säkert att höra till undantagen. Det är därför lätt att förbise att huvudregeln om förfarandet vid befodringshinder måste frångås i dessa fall. Som ett *tredje stycke* i den förevarande paragrafen har därför tagits upp en bestämmelse av innebörd att vad som sägs i paragrafen om avsändaren i stället skall gälla mottagaren, om befodringshindret har uppkommit först efter denna tidpunkt.

Någon motsvarande reglering finns inte i vägtransportlagen. Vid be-

handlingen av förslaget till vägtransportlag påpekade lagrådet, att förslaget inte täckte den situationen att befodringshinder har uppkommit efter det att mottagaren hade inträtt i befodringsavtalet. Departementschefen medgav detta men ansåg, att denna situation i praktiken skulle bli aktuell ytterst sällan och att det därför inte fanns tillräcklig anledning att betunga lagtexten med en reglering av detta fall (prop. 1974: 33 s. 192).

Avsändaren kan i befodringsavtalet avstå från sin förfoganderätt eller överlåta denna rätt på mottagaren. Tredje stycket får anses tillämpligt även i sådana fall.

Utlämningshinder

18 § Om det, sedan godset har kommit till den plats där det skall lämnas ut, visar sig att det föreligger hinder för godsets utlämning, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren.

Om mottagaren begär att få ut godset fastän han tidigare har vägrat att ta emot det, eller om annars hinder för att lämna ut godset upphör, skall godset lämnas ut till mottagaren, om inte avsändaren har förordnat annat genom en anvisning som har nått järnvägen innan utlämningshindret upphörde. Lämnas godset ut, skall järnvägen genast underrätta avsändaren om detta.

(52 § och 54 § JTS)

I denna paragraf regleras förfarandet när godset har kommit fram till den plats där det skall lämnas ut men utlämning inte kan äga rum. Paragrafen motsvarar 23 § vägtransportlagen samt 52 och 54 §§ järnvägstrafikstadgan.

Såväl i vägtransportlagen som i järnvägstrafikstadgan talas i detta sammanhang om hinder för godsets utlämning, och detta uttryck används också i den förevarande paragrafen. Uttrycket "hinder för godsets utlämning" är dock egentligen något för vidsträckt, eftersom det för tanken till varje situation i vilken godset inte kan föras över i mottagarens besittning. Paragrafen är emellertid inte avsedd att tillämpas på de fall då mottagaren har trätt in i befodringsavtalet, t.ex. genom att efter godsets ankomst till bestämelsestationen överta mottagarbladet till fraktsedeln, men utlämningen av godset hindras av strejk, myndighets förbud eller någon annan liknande omständighet.

Paragrafen är däremot tillämplig när mottagaren, fastän godset har anlänt till platsen för utlämnandet, inte inträder i befodringsavtalet t.ex. därför att han inte kan anträffas, inte vill ta emot godset eller inser att han på grund av någon mellankommande omständighet inte kommer att få tillgång till godset. I sådana fall skall järnvägen enligt *första stycket* begära anvisning från avsändaren.

En fråga som ibland har diskuterats är huruvida mottagarens vägran att ta emot godset medför att hans självständiga rätt att träda in i befodringsavtalet faller bort. Denna fråga besvaras nekande både i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan. Enligt dessa regelsystem får mottagaren trots tidigare vägran träda in i befodringsavtalet, så länge inte transportören har

fått någon anvisning av annan innebörd från avsändaren. Detta anges uttryckligen i vägtransportlagen, medan det i järnvägstrafikstadgan framgår av en generell regel om att godset skall lämnas ut till mottagaren, om utlämningshindret upphör innan föreskrift anländer från avsändaren.

Hur fraktföraren skall förfara, om något annat utlämningshinder än mottagarens vägran att ta emot godset faller bort innan fraktföraren har fått avsändarens anvisning, berörs inte i vägtransportlagen. Det ligger emellertid nära till hands att anta, att utlämning skall ske också i dessa fall. Detta är också innebörden i järnvägstrafikstadgans nyssnämnda generella regel.

I *andra stycket* har tagits upp en reglering som i sak överensstämmer med vad som enligt det som nu sagts gäller enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan. Regleringen har utformats så att den omfattar alla förekommande fall. Det bör emellertid påpekas att mottagarens vägran att ta emot godset kan vara ett övergående utlämningshinder. I lagtexten nämns därför särskilt det fallet att mottagaren begär utlämning av godset, fastän han tidigare har vägrat att ta emot det. Till skillnad från vägtransportlagen men i likhet med järnvägstrafikstadgan innehåller paragrafen också en bestämmelse om att transportören skall underrätta avsändaren om utlämning som har skett sedan ett utlämningshinder har fallit bort (*andra stycket sista meningen*).

Kostnader vid befodrings- eller utlämningshinder

19 § Om järnvägen har begärt eller följt en anvisning enligt 17 eller 18 § eller vidtagit åtgärder med stöd av 17 § *andra stycket*, har den rätt till ersättning för de kostnader som har uppkommit därigenom. Järnvägen har dock inte rätt till ersättning, om kostnaden beror på fel eller försummelse från järnvägens sida.

I denna paragraf ges järnvägen rätt till ersättning för vissa kostnader när befodrings- eller utlämningshinder föreligger.

Enligt 24 § vägtransportlagen har fraktföraren i princip rätt till ersättning för kostnader som han har haft för att inhämta eller utföra en anvisning med anledning av ett befodrings- eller utlämningshinder. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i järnvägstrafikstadgan. Däremot har järnvägarna i normalvillkoren förbehållit sig rätt att också vid befodringshinder tillämpa de ersättningsregler som gäller när avsändaren ändrar befodringsavtalet. Motsvarande förbehåll om rätt till ersättning har emellertid inte gjorts när det gäller utlämningshinder. För detta fall har järnvägarna endast förbehållit sig rätt till ersättning för kostnader för underrättelse om hindret.

Frågan om järnvägens rätt till ersättning för åtgärder som den på eget initiativ vidtar med anledning av befodringshinder är reglerad i normalvillkoren bara såvitt gäller ett specialfall. I art. 82.1 i dessa förutsätts, att vidarebefordran som järnvägen utan att tillfråga trafikanten utför på en

annan järnvägslinje än den på vilken befodringshinder har uppkommit skall ske utan ökad kostnad för trafikanten.

Med hänsyn till att det är önskvärt med likformighet mellan vägtransport- och järnvägslagstiftningen har i den förevarande paragrafen tagits upp bestämmelser om järnvägens rätt till ersättning för kostnader vid befodrings- eller utlämningshinder. Enligt ordalydelsen har paragrafen ett vidsträcktare tillämpningsområde än 24 § vägtransportlagen, som enligt sin lydelse avser enbart kostnader för att inhämta eller utföra en anvisning. Den förevarande paragrafen omfattar däremot uttryckligen också kostnader för åtgärder som det enligt 17 § andra stycket åligger järnvägen att vidta utan anmodan. Det förefaller emellertid sannolikt att 24 § vägtransportlagen trots sin snävare formulering har samma sakliga innebörd som den förevarande paragrafen (jfr SOU 1972: 24 s. 87).

En annan typ av befodringshinder som kan medföra avsevärda kostnader är att godset eller förpackningen under befodrningen kommer i ett sådant tillstånd att befodrningen inte kan fortsättas utan förbättringsåtgärder från järnvägens sida. Sådana befodringshinder behandlas inte i järnvägstrafiklagen. Om järnvägen i ett sådant fall för att tillvarata varuhavarens intresse vidtar sådana åtgärder att befodrningen kan genomföras, torde järnvägen emellertid enligt allmänna rättsprinciper ha rätt till ersättning för de kostnader som dessa åtgärder har medfört (jfr SOU 1979: 36 s. 144 f).

I andra meningen i paragrafen har, på motsvarande sätt som i 24 § vägtransportlagen, tagits upp en bestämmelse av innebörd att järnvägen inte har rätt till ersättning, om kostnaden beror på fel eller försummelse från järnvägens sida. Att järnvägen inte skall vara berättigad till ersättning, när den har vållat befodringshindret eller av vårdslöshet orsakat kostnader som inte hade behövt uppkomma, kan tyckas vara självklart. Bestämelsen kan emellertid inte betraktas som överflödig, eftersom den fastslår det ingalunda självklara förhållandet att trafikanten bär en större del av risken för befodringshinder än av risken för transportskada. Om gods skadas vid en urspärning, bli järnvägen i regel ersättningsskyldig. De åtgärder som föranleds av urspärningens verkan som befodringshinder för senare sändningar behöver emellertid järnvägen bekosta bara om det visas att urspärningen har berott på fel eller försummelse från järnvägens sida.

Uppläggning av godset

20 § Om järnvägen har begärt anvisning enligt 17 § första stycket eller 18 § första stycket men inte inom skälig tid fått någon anvisning som den rimligen är skyldig att följa, skall befodrningen anses avslutad. Järnvägen är dock skyldig att lägga upp godset till förvaring åt den som är berättigad till godset eller att uppdra åt tredje man att förvara det.

(53 § JTS)

I denna paragraf regleras det fallet att befodringsavtalet inte kan fullgö-

ras och järnvägen inte får någon anvisning om vad som skall göras med godset.

När absolut befordringshinder eller utlämningshinder har uppkommit och fraktföraren inte genast har kunnat få en anvisning som han rimligen får anses skyldig att följa, får han enligt 25 § vägtransportlagen lossa godset. Sedan lossningen har verkställts, skall befordringen anses avslutad, vilket innebär att det särskilda fraktföraransvaret upphör att gälla. Särskilt vid utlämningshinder torde emellertid godset ofta vara lossat, innan hindret har konstaterats. Det är därför inte helt tillfredsställande att låta lossningen vara den omständighet som avgör om befordringen skall anses avslutad och fraktföraransvaret därmed ha upphört. I den förevarande paragrafen anges i stället direkt att befordringen skall anses avslutad när vissa förutsättningar föreligger. Dessa förutsättningar är i huvudsak desamma som enligt vägtransportlagen. Sålunda fordras att ett absolut befordringshinder (17 § första stycket) eller ett utlämningshinder (18 § första stycket) föreligger och att järnvägen med anledning därav har begärt anvisning av trafikanten. Vidare krävs att det därefter har förflutit någon tid utan att järnvägen har fått någon anvisning som den rimligen är skyldig att följa.

Denna tidsfrist är i vägtransportlagen mycket kort, något som framgår av det där använda ordet "genast". Enligt järnvägstrafikstadgan, som emellertid reglerar denna fråga bara såvitt gäller utlämningshinder, är däremot tidsfristen en vecka från det att järnvägen sände begäran om anvisning till avsändaren. Samma tidsfrist gäller enligt art. 82.5 i normalvillkoren vid befordringshinder. En frist på en vecka torde i normala fall vara rimlig. Det har emellertid ansetts lämpligt att fristen i varje enskilt fall kan bestämmas på ett sätt som tar hänsyn till de särskilda omständigheterna i det fallet. I den förevarande paragrafen anges därför fristens längd med uttrycket "inom skälig tid".

Även om järnvägen inom den angivna fristen har fått en anvisning om hur den bör förfara med godset, kan befordringen vara att anse som avslutad. Som har framgått av det föregående blir detta fallet, om anvisningen är sådan att det inte kan begäras att järnvägen utför den. Frågan vad slags anvisningar som trafikanten i detta sammanhang kan begära att få utförda berörs inte närmare vare sig i vägtransportlagen eller i järnvägstrafikstadgan och inte heller i CIM. Det torde emellertid råda enighet om att trafikantens rätt att lämna anvisningar med anledning av befordrings- eller utlämningshinder är mera vidsträckt än hans rätt att i andra fall lämna anvisningar som innebär förfogande över godset under befordringen (jfr 12 §). Detta är också innebörden av den förevarande paragrafen.

Den omständigheten att järnvägen enligt 12 eller 13 § skulle ha kunnat vägra att följa den lämnade anvisningen är således inte tillräcklig grund för att befordringen skall anses avslutad. Bara i vissa fall, främst om anvisningen är utförbar, otjänlig för sitt ändamål eller oskäligt betygande för

järnvägen, bör järnvägen anses ha rätt att lämna anvisningen utan åtgärd. De fall i vilka detta får ske kan knappast beskrivas i lagtext med någon större precision. I anslutning till uttryckssättet i vägtransportlagen har förutsättningen för trafikantens rätt att få anvisningen utförd i den förevarande paragrafen uttryckts på det sättet att det skall vara en anvisning som järnvägen "rimligen är skyldig att följa".

Att befordringen anses avslutad innebär, som redan har sagts, att järnvägen inte kan göras ansvarig som fraktförare för vad som sedan händer med godset. Detta medför självfallet inte att järnvägen får lämna godset vind för våg. På motsvarande sätt som i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan föreskrivs därför i denna paragraf att järnvägen är skyldig att ordna förvaring av godset för trafikantens räkning. Detta kan ske antingen genom att järnvägen själv förvarar godset eller genom att järnvägen uppdrar åt tredje man att förvara det.

I vägtransportlagen anges inte närmare vilket ansvar fraktföraren har för gods som han innehar för förvaring sedan befordringen har avslutats. Även om vissa slutsatser kan dras av det förhållandet att fraktförarens verksamhet skall anses ha gått över från befordran till förvaring, har det ansetts lämpligt att i järnvägstrafiklagen uttryckligen ange vilket ansvar fraktföraren har under det skede av mellanhavandet med trafikanten som nu behandlas. En bestämmelse i detta avseende har tagits in bland bestämmelserna om fraktförarens ansvarighet i 22 §.

Förvaringen av godset skall enligt vägtransportlagen ske åt avsändaren. I vissa fall kan förvaringen emellertid enligt järnvägstrafiklagen vara anordnad för mottagarens räkning (jfr 17 § tredje stycket). I detta sammanhang gäller det främst att ange hur transportören gör sig fri från befordringsåtagandet. Det saknas därför anledning att gå närmare in på frågan i vilka fall avsändaren och i vilka fall mottagaren skall betraktas som deponent. I den förevarande paragrafen används det neutrala uttryckssättet att godset skall förvaras åt den som är berättigad till det.

Vägtransportlagen innehåller i 20 § tredje stycket en särskild regel om att fraktföraren får utöva retentionsrätt i godset när mottagaren begär utlämning på vanligt sätt. Enligt 25 § består retentionsrätten även i det fallet att godset begärs utlämnat efter förvaring hos fraktföraren eller hos tredje man. Den föreslagna järnvägstrafiklagen innehåller som nämnts i stället en allmän retentionsrättsregel i 1 kap. 10 §. Enligt detta lagrum kan såväl järnvägen som tredje man hålla inne förvarat gods till säkerhet för betalning av en förfallen fordran som härrör från befordringen eller förvaringen av godset.

Försäljning av godset

21 § Järnvägen får sälja godset utan att invänta sådana anvisningar som avses i 17 eller 18 §, om godset är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd annars ger anledning till det eller om kostnaden för dess förvaring inte står i rimligt förhållande till godsets värde. Även i annat fall får godset

säljas, om järnvägen inte inom skälig tid har fått någon annan anvisning som den rimligen får anses skyldig att följa. Om försäljningsvärdet uppenbarligen inte täcker försäljningskostnaderna, får godset bortskaffas i stället för att säljas.

Försäljning skall ske på offentlig auktion eller, om detta inte är lämpligt, på något annat sätt som är betryggande för den som har rätt till godset. Om det är möjligt, skall avsändaren och mottagaren i god tid underrättas om tid och plats för försäljningen.

Om godset säljs, skall köpeskillingen sändas till den som hade rätt till godset, sedan järnvägen från köpeskillingen har dragit av vad den har att fordra på grund av befordringen, vården och försäljningen av godset. Om järnvägens fordran överstiger köpeskillingen, är den som hade rätt till godset skyldig att täcka bristen.

(56 § JTS)

I denna paragraf regleras järnvägens rätt att sälja gods som den har tagit emot för befordran.

Försäljning av godset är, liksom uppläggning av godset till förvaring, ett sätt för transportören att göra sig fri från befodringsåtagandet. Liksom uppläggning får försäljning tillgripas vid absoluta befodringshinder och vid utlämningshinder men dessutom också vid relativa befodringshinder. Med hänsyn till förutsättningarna för att försäljning skall vara tillåten skiljs i den förevarande paragrafen mellan två fall av försäljning, nämligen omedelbar försäljning och försäljning efter utebliven anvisning. Samma uppdelning görs i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan.

För att omedelbar försäljning skall få ske krävs enligt *första stycket* att befodrings- eller utlämningshindret är sådant att järnvägen i och för sig skall begära anvisning från avsändaren. Vidare krävs i fråga om godsets beskaffenhet antingen att godset är utsatt för snar förstörelse eller att dess tillstånd annars ger anledning till det eller att kostnaderna för godsets förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde. Föreligger dessa förutsättningar, får järnvägen sälja godset utan att invänta anvisning. Denna reglering överensstämmer med vad som gäller enligt vägtransportlagen. Också enligt järnvägstrafikstadgan får godset säljas i de angivna fallen.

Även om försäljning inte är påkallad med hänsyn till någon av de nyss nämnda omständigheterna, får järnvägen enligt detta stycke sälja godset också i vissa andra fall. Detta gäller, om befodringen till följd av befodringshinder inte kan fullgöras utan en sådan avvikelse från vad som har avtalats som inte är obetydlig eller om utlämningshinder föreligger. Försäljning får emellertid i dessa fall ske bara om järnvägen ännu efter viss tid inte har fått anvisning om någon annan åtgärd som den rimligen får anses skyldig att vidta. Också på denna punkt överensstämmer förslaget i sak med vad som gäller enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan.

För att ange den tid under vilken transportören måste avvakta att en anvisning lämnas används i vägtransportlagen uttrycket "skälig tid". När det gäller utlämningshinder är motsvarande tid i järnvägstrafikstadgan

angiven till en månad från den tidpunkt då järnvägen blev berättigad att lägga upp godset, vilket i sin tur inträffar en vecka efter det att begäran om anvisning har avsänts. I fråga om befordringshinder saknar järnvägstrafikstadgan en motsvarande tidsangivelse, men enligt normalvillkoren (art. 82.5 och 89.1) gäller den angivna tidsfristen på en månad plus en vecka också i detta fall. Det finns i och för sig inte någon anledning att generellt ändra längden av den tid som enligt vad som nu gäller måste förflyta innan försäljning får ske på grund av att järnvägen inte får någon anvisning. Liksom i andra liknande situationer bör emellertid fristen i enskilda fall kunna bestämmas till kortare eller längre tid alltefter de särskilda omständigheterna i fallet. I förevarande paragraf används därför, liksom i vägtransportlagen, uttrycket "inom skälig tid".

I järnvägstrafikstadgan nämns uttryckligen att järnvägen får skaffa bort godset, om denna åtgärd med hänsyn till omständigheterna skulle vara lämpligare än försäljning. Denna möjlighet anges dock bara som alternativ till omedelbar försäljning och nämns inte i sammanhang med försäljning efter angiven frist. I vägtransportlagen berörs möjligheten att skaffa bort godset över huvud taget inte. Någon rätt för fraktföraren att skaffa bort godset är inte heller nämnd i lagens förarbeten. Sannolikt har det ansetts självklart att försäljning inte skall tillgripas, om det är uppenbart att köpeskillingen inte ens skulle täcka kostnaderna för försäljningen. Detta är ett fall som kan tänkas föreligga även när det inte är fråga om omedelbar försäljning.

I överensstämmelse med järnvägstrafikstadgan innehåller den förevarande paragrafen en uttrycklig reglering av järnvägens rätt att skaffa bort godset. Järnvägen får alltså tillgripa denna åtgärd i stället för försäljning, om godsets försäljningsvärde uppenbarligen inte täcker försäljningskostnaderna. Den omständigheten att järnvägen i järnvägstrafiklagen uttryckligen har getts en sådan rätt bör givetvis inte leda till den tolkningen att vägtransportlagen inte medger att fraktföraren skaffar bort godset i motsvarande fall.

Liksom i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan är möjligheten att sälja godset i paragrafen angiven som en rättighet för transportören. Av transportörens allmänna plikt att ta vård om godset får emellertid anses följa, att transportören också är skyldig att i mån av möjlighet använda försäljning som ett medel att mildra befordrings- eller utlämningshindrets verkningar för trafikanten.

I paragrafens *andra stycke* ges regler om hur försäljning av godset skall gå till. Dessa överensstämmer i huvudsak med motsvarande regler i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan. Enligt båda dessa författningar skall transportören om möjligt underrätta trafikanten om tiden och platsen för försäljningen för att underlätta för honom att bevaka sina intressen vid denna. Sådan underrättelse skall enligt vägtransportlagen tillställas avsändaren och enligt järnvägstrafikstadgan den till godset berättigade. Inget av

dessa uttryck är emellertid helt tillfredsställande i detta sammanhang. Mot "avsändaren" kan invändas att det ibland inte alls är avsändaren som berörs av försäljningen. Uttrycket "den till godset berättigade" är mångtydigt och kan därför vålla svårigheter i den ofta brådsnande situation då underrättelse om försäljning skall lämnas. Enligt 1925 års järnvägstrafikstadga skulle en sådan underrättelse om möjligt sändas till "såväl avsändare som mottagare". Bakom denna föreskrift låg tanken att mottagaren också i denna situation ofta kunde ha intresse av att komma i besittning av godset. En föreskrift om att både avsändaren och mottagaren skall underrättas är inte bara sakligt motiverad utan också lättillämpad. Därför har en sådan föreskrift tagits upp i andra stycket.

I paragrafens *tredje stycke* behandlas utbetalning av överskott efter försäljning och järnvägens rätt till ersättning, om köpeskillingen inte täcker vad järnvägen har att fordra. Också detta stycke överensstämmer med vad som gäller enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan. I vägtransportlagen sägs emellertid att överskott från försäljningen skall tillställas avsändaren. Som har berörts i det föregående är dock avsändaren inte undantagslöst den som i detta sammanhang är att betrakta som transportörens motpart. I tredje stycket används därför uttrycket "den som hade rätt till godset" i stället för "avsändaren". Därmed avses den som omedelbart före försäljningen hade den formella rätten att lämna anvisning med anledning av det inträffade hindret. Att uttrycket inte direkt anger en viss person är av mindre betydelse i detta sammanhang, eftersom det knappast är lika brådsnande med utbetalning av överskott som med underrättelse om försäljning. I extrema fall skulle järnvägen kunna fullgöra sin betalningsskyldighet genom att nedsätta överskottet hos länsstyrelsen enligt lagen (1927: 56) om nedsättning av pengar hos myndighet.

När köpeskillingen inte täcker det belopp som transportören har att fordra, uppkommer frågan om, och i så fall av vem, transportören har rätt till ersättning för bristen. I vägtransportlagen besvaras denna fråga endast på det sättet att det föreskrivs att transportören har rätt till sådan ersättning, medan det lämnas öppet vem som skall betala ersättningen. Däremot anges i järnvägstrafikstadgan att skyldighet att ersätta den uppkomna bristen åvilar den som är berättigad till godset. Denna lösning är inte given, eftersom den kan medföra t.ex. att en befodringsavgift som avsändaren ensam svarar för enligt befodringsavtalet i stället kan komma att belasta mottagaren. Lösningen är emellertid vedertagen i såväl inrikes som internationell järnvägstrafik och torde i praktiken sällan föranleda några olägenheter. Denna lösning har därför valts också i den förevarande paragrafen (tredje stycket sista meningen).

Av 1 kap. 5 § följer att preskriptionstiden för järnvägens fordran på ersättning för underskott är ett år.

Järnvägens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

22 § Järnvägen är ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas medan järnvägen innehar det på grund av befordran. Järnvägen är också ansvarig för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med att lämna ut godset.

Dröjsmål med att lämna ut godset föreligger, när järnvägen inte är beredd att lämna ut godset inom avtalad tid eller, om någon tid inte har avtalats, inom den frist som järnvägen skäligen bör medges med hänsyn till omständigheterna.

Har järnvägen lagt upp godset till förvaring enligt 20 §, svarar järnvägen för godset enligt allmänna regler om förvaring. I fråga om preskription av ersättningsanspråk gäller dock 1 kap. 5 §. Om järnvägen har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar järnvägen endast för att denne har valts och getts instruktioner med tillbörlig omsorg.

(57 § JTS)

Denna paragraf innehåller huvudreglerna om järnvägens ansvarighet vid godsbefordran. Paragrafen motsvarar 27 § vägtransportlagen och 57 § järnvägstrafikstadgan.

I paragrafens *första stycke* behandlas det egentliga fraktföraransvaret, dvs. järnvägens ansvarighet för att gods, som har tagits emot till befordran, lämnas ut i rätt tid och i den mängd och det skick i vilket det togs emot. Ansvarigheten beskrivs i detta stycke som ett strikt (objektivt) ansvar. Ansvarigheten är dock i själva verket uppmjukad genom en rad undantag.

I fråga om formuleringen av den nämnda ansvarsregeln avviker det förevarande lagrummet från motsvarande bestämmelse i vägtransportlagen. Ansvarigheten anges i vägtransportlagen omfatta tiden från det att godset togs emot till befordran till dess det lämnades ut. Det är dock inte helt tillfredsställande att bestämma ansvarsperiodens slut till tidpunkten för utlämningen. Fraktföraransvaret bör nämligen ibland anses upphöra innan godset lämnas ut till varuhavaren, t.ex. när det läggs upp till förvaring eller överlämnas till tull- eller annan myndighet. I det förevarande stycket anges ansvarsperioden i fråga om transportskada i stället som den tid under vilken järnvägen innehar godset på grund av befordran. Med denna formulering står det klart, att fraktföraransvaret inte gäller när godset är i t.ex. tullverkets besittning och inte heller när järnvägen innehar det av någon annan anledning än befordran, t.ex. för förvaring. Uttrycket "på grund av befordran" omfattar dock även viss tid då befordran inte pågår, bl.a. tiden från det att själva transporten har avslutats till dess att godset på normalt sätt överlämnas i mottagarens besittning.

I anslutning till huvudregeln om det egentliga fraktföraransvaret finns i järnvägstrafikstadgan en föreskrift om att uppläggning av godset skall jämföras med utlämning, när det gäller tillämpningen av ansvarsreglerna. Samma resultat uppnås genom att fraktföraransvaret i första stycket av den förevarande paragrafen har begränsats till att omfatta tiden då järnvägen innehar godset på grund av befordran.

Paragrafens *andra stycke* innehåller en definition av begreppet dröjsmål. En sådan definition finns i vägtransportlagen men inte i järnvägstrafikstadgan. I stadgan anges i stället i 38 § andra stycket den tidpunkt vid vilken järnvägens skyldighet att lämna ut godset senast inträder.

Enligt vägtransportlagen föreligger dröjsmål, när godset inte lämnas ut inom en tid som är bestämd på visst sätt. Denna formulering kan uppfattas så, att dröjsmål skall anses föreligga så snart godset faktiskt inte har lämnats ut i rätt tid, oavsett vad som är anledningen till detta. Även om det enbart beror på mottagaren att utlämning inte har kommit till stånd, skulle således fraktföraren enligt vägtransportlagen kunna påstås vara i dröjsmål. Fraktföraren torde visserligen i sådana situationer oftast kunna visa att han är fri från ansvar, men i dessa fall bör den uteblivna utlämningen inte ens begreppsmässigt anses som dröjsmål. För att det tydligare skall framgå att dröjsmål kan föreligga bara när den avsedda utlämningen har uteblivit på grund av någon omständighet som kan hänföras till järnvägen, anges i det förevarande stycket att dröjsmål med godsets utlämnande föreligger när järnvägen inte är beredd att lämna ut godset vid den angivna tidpunkten. Frågan hur denna tidpunkt skall bestämmas regleras i detta stycke på väsentligen samma sätt som i vägtransportlagen.

Det har ansetts lämpligt att i detta sammanhang också precisera järnvägens ansvarighet i de fall då fraktföraransvaret inte skall tillämpas. I paragrafens *tredje stycke* har därför tagits upp ansvarsregler för dessa fall. Enligt detta stycke skall en järnväg, som själv har hand om förvaringen av upplagt gods, svara för godset enligt allmänna regler om förvaring. Detta innebär, att järnvägen blir ersättningsskyldig för skador som inträffar under förvaringen, om inte järnvägen visar att skadan inte har orsakats av försummelse på järnvägens sida. I den mån järnvägen är ersättningsskyldig, skall ersättningen bestämmas i enlighet med de regler om beräkning av skadestånd som gäller vid avtal om förvaring. Någon hänsyn skall alltså inte tas till de särskilda beräknings- och begränsningsregler som är tillämpliga, när det egentliga fraktföraransvaret föreligger. Det har emellertid ansetts att järnvägstrafiklagens preskriptionsregler (1 kap. 5 §) skall tillämpas också på anspråk på ersättning i anledning av förvaring.

Om järnvägen uppdrar åt tredje man att förvara godset, svarar järnvägen inte bara för fel eller försummelse vid valet av tredje man utan enligt uttrycklig föreskrift också för att denne har getts instruktioner med tillbörlig omsorg. Någon föreskrift i sistnämnda hänseende finns inte i 25 § vägtransportlagen, men av förarbetena till lagen framgår att bestämmelsen inbegriper också det fallet att fraktföraren visar försumlighet när det gäller att ge tredje man instruktioner för förvaringen (jfr prop. 1974: 33 s. 185 och 193).

Regleringen av ansvaret vid förvaring innebär, att järnvägen kan bli skyldig att betala högre ersättning för en skada som har inträffat under förvaring än som skulle ha utgått, om skadan hade inträffat under beford-

ran. Det är emellertid inte troligt att kombinationen av presumtionsansvar och obegränsad ersättningsskyldighet i praktiken skulle innebära någon nämnvärd belastning för järnvägen.

23 § Järnvägen är fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om järnvägen visar att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet har orsakats av

1. fel eller försummelse av den som var berättigad till godset,
2. sådan anvisning av den berättigade som inte har föranletts av fel eller försummelse från järnvägens sida,
3. godsets bristfälliga beskaffenhet, eller
4. någon omständighet som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

(58 § JTS)

Det egentliga fraktföraransvaret är enligt huvudregeln i 22 § första stycket strikt. Som redan har nämnts mildras detta ansvar genom ett antal undantag. Dessa anges i form av ansvarsfrihetsgrunder i denna paragraf och den följande. I denna paragraf tas upp de s.k. icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna. Den motsvarar 28 § vägtransportlagen och 58 § järnvägstrafikstadgan.

Liksom i vägtransportlagen nämns i den förevarande paragrafen fyra olika ansvarsfrihetsgrunder. Dessa har i stort sett samma innebörd som de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 28 § vägtransportlagen. Såvitt gäller den första och den fjärde ansvarsfrihetsgrunden föreligger dock skillnader i förhållande till vägtransportlagen.

Som första ansvarsfrihetsgrund nämns i vägtransportlagen det fallet att fraktföraren visar, att det inträffade har orsakats av fel eller försummelse av den berättigade. Denna formulering möjliggör den tolkningen att fraktföraren undgår ersättningsskyldighet för en viss skada endast om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av den som framställer ersättningskravet (t.ex. mottagaren) och alltså inte om vårdslöshet har förelegat hos fraktförarens andre motpart (i detta fall avsändaren) (jfr prop. 1974: 33 s. 104 f). En sådan tolkning är emellertid främmande för järnvägsrätten. För inrikestrafikens del får denna tolkning anses ha varit utesluten så länge 1925 års järnvägstrafikstadga gällde, eftersom det i denna talades om "den förfogandeberättigades vållande". Med hänsyn till terminologin i 1966 års järnvägstrafikstadga synes det uppenbart att det där använda uttrycket "fel eller försummelse av den till godset berättigade" har samma innebörd. Också i fråga om internationell järnvägstrafik står det klart, att transportören inte är ansvarig för skador som har orsakats genom vårdslöshet av den som vid tidpunkten för vårdslösheten var att anse som transportörens motpart och att detta gäller oavsett om ersättningsanspråket framställs av den vållande eller av dennes medpart i befordringsavtalet. Detta synes numera vara klart också när det gäller internationella vägtransporter.

Med hänsyn till vad som nu har anförts har den första ansvarsfrihetsgrunden formulerats så, att det skall klart framgå att den omfattar inte bara vårdslöshet av den som är berättigad att framställa ersättningskrav utan också vårdslöshet av järnvägens andre motpart, förutsatt att vårdslösheten ägde rum medan denne hade rätt att disponera över godset. Detta följer av det använda uttrycket "fel eller försummelse av den som var berättigad till godset".

Den andra ansvarsfrihetsgrunden medför att järnvägen inte behöver svara för skador som är en följd av en anvisning som inte har föranletts av fel eller försummelse från järnvägens sida. I fråga om räckvidden av denna ansvarsfrihetsgrund får vad som nyss har sagts motsvarande tillämpning. Om järnvägen är fri från vårdslöshet, undgår den således ersättningsskyldighet oavsett vilken av dess motparter som framställer kravet, under förutsättning att den som gav anvisningen då var den av parterna som hade rätt att lämna anvisning. Någon annan tolkning måste anses utesluten i järnvägsförhållanden, och detta även om den likalydande ansvarsfrihetsgrunden i vägtransportlagen skulle komma att tolkas på något annat sätt.

En fullständig överensstämmelse mellan den förevarande paragrafen och vägtransportlagen föreligger däremot i fråga om den tredje ansvarsfrihetsgrunden. Enligt denna skall järnvägen inte vara ansvarig för skador som har sin grund i "godsets bristfälliga beskaffenhet". Formuleringen i paragrafen skiljer sig något från ordalydelsen av motsvarande ansvarsfrihetsgrund i järnvägstrafikstadgan, i vilken i stället talas om godsets "egen" beskaffenhet. Någon egentlig saklig skillnad har inte avsetts. Genom formuleringen "godsets bristfälliga beskaffenhet" anges emellertid tydligare ansvarsfrihetsgrundens naturliga tillämpningsområde, nämligen det fallet att ett parti av ett vanligen motståndskraftigt godsslag på grund av särskilda defekter inte tål transportens påfrestningar (jfr prop. 1974: 33 s. 105 f). Den valda lydelsen anknyter till formuleringen inte bara i vägtransportlagen utan också i CIM.

Liksom de övriga ansvarsfrihetsgrunder som anges i denna paragraf har också den fjärde sin direkta motsvarighet såväl i vägtransportlagen som i järnvägstrafikstadgan. Enligt dessa författningar är transportören fri från ansvar för skador som orsakas av något förhållande som transportören inte har kunnat undvika och vars följder han inte har kunnat förebygga. Att denna ansvarsfrihetsgrund har formulerats på samma sätt i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan beror på att en text som ursprungligen hade tagits från 1952 års CIM i båda fallen har använts som förebild. När denna text infördes i CIM, var avsikten att den skulle tjäna som en klargörande beskrivning av den typ av skadeorsaker som dittills hade betecknats enbart med begreppet "force majeure". Uttryckets karaktär av definition av begreppet "force majeure" har behållits inom järnvägsrätten. Sedan uttrycket hade kopierats i 1956 års konvention om fraktavtalet vid internationell befordran på väg (CMR) och därifrån förts över till vägtransportlagen,

har det emellertid gjorts gällande att det skulle lämna utrymme för ansvarsfrihet inte bara i force majeure-situationer utan också när skada har inträffat, fastän transportören visat en hög grad av aktsamhet (jfr prop. 1974: 33 s. 193).

Det torde inte finnas någon anledning att gå ifrån den uppfattning som är fast etablerad inom järnvägsfrakträtten att järnvägen bör svara också för sådana rena olyckshändelser som inte kan betraktas som fall av force majeure, bl.a. på grund av att de inte är tillräckligt ovanliga och omfattande. I sak är således någon avvikelse från järnvägstrafikstadgans reglering på denna punkt inte påkallad. Med hänsyn till de uttalanden som har förekommit om innebörden av den likalydande ansvarsfrihetsgrunden i vägtransportlagen kan den formulering som nu används i järnvägstrafikstadgan för att ange ansvarsfrihet för force majeure uppenbarligen inte fylla detta ändamål i fortsättningen. I den förevarande paragrafen har den fjärde ansvarsfrihetsgrunden i stället avfattats efter förebild av den regel om ansvarsfrihet för force majeure som finns i 3 § andra stycket 1976 års lag och som motsvaras av 2 kap. 1 § andra stycket i den föreslagna järnvägstrafiklagen.

I 28 § andra stycket vägtransportlagen finns en bestämmelse om att fraktföraren inte till befrielse från ansvarighet får åberopa vare sig bristfällighet hos det fordon som har använts för befordringen eller fel eller försummelse av den av vilken han kan ha hyrt fordonet eller av dennes folk. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i förslaget till järnvägstrafiklag. Ansvarsbefrielse kan emellertid inte komma i fråga enligt den förevarande paragrafen, när skadan är en följd av bristfälligheter i järnvägens materiel eller av felaktigheter i skötseln av denna. Detta framgår motsättningsvis av den fjärde ansvarsfrihetsgrunden, som endast omfattar omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften.

24 § Järnvägen är vidare fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om förlusten, minskningen eller skadan är en följd av den särskilda risk som är förbunden med

1. att godset har befordrats i öppen vagn, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,

2. att godset inte är förpackat eller är bristfälligt förpackat och det är fråga om sådant gods som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när förpackningen är bristfällig eller saknas,

3. att godset har lastats eller lossats på ett felaktigt sätt och järnvägen inte själv har utfört lastningen eller lossningen,

4. att godset är av sådan beskaffenhet att det är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, till exempel genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning eller svinn,

5. att gods, som järnvägen enligt sina villkor inte tar emot till befordran eller tar emot endast på särskilda villkor, har lämnats in under oriktig, otydlig eller ofullständig benämning,

6. att avsändaren har underlåtit att vidta föreskrivna försiktighetsåtgärder, när han har lämnat in gods som järnvägen tar emot till befordran endast på särskilda villkor.

7. att befordringen avser levande djur, eller

8. att sändningen är sådan att den enligt befodringsavtalet eller föreskrift i författning skall åtföljas av vårdare eller tillsynsman, dock endast om förlusten, minskningen eller skadan är en följd av den fara som var anledningen till att vårdare eller tillsynsman skulle vara med vid befordringen.

Visar järnvägen att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till omständigheterna kan vara en följd av en sådan särskild risk som avses i första stycket, skall den antas vara en följd av denna risk, om det inte visas att den faktiskt beror på någon annan omständighet. När det i ett sådant fall som avses i första stycket 1 är fråga om onormalt stor minskning eller om förlust av hela kollen, skall detta dock inte antas vara en följd av att godset har befordrats i öppen vagn.

Skall befordringen enligt avtalet ske i en vagn som är utrustad med särskilda anordningar för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, får järnvägen inte till befrielse från ansvarighet åberopa den risk som avses i första stycket 4. Järnvägen får dock åberopa denna risk, om den visar att förlusten, minskningen eller skadan beror på någon annan omständighet än att järnvägen inte har följt erhållna anvisningar eller att den inte har gjort vad den med hänsyn till omständigheterna borde ha gjort i fråga om val, underhåll och användning av de särskilda anordningarna.

Järnvägen får till befrielse från ansvarighet åberopa första stycket 7 endast om den visar att förlusten, minskningen eller skadan beror på någon annan omständighet än att järnvägen inte har följt erhållna anvisningar eller har försummat att vidta de åtgärder som med hänsyn till omständigheterna hade kunnat fordras.

(59 § JTS)

Ansvarsfrihet enligt 23 § inträder som nämnts, om skadefallet har orsakats av någon omständighet som i den paragrafen anges som ansvarsfrihetsgrund. För att få ansvarsfrihet måste emellertid järnvägen bevisa att skadecorsaken var en sådan omständighet. När det gäller transportskador framstår det ofta som sannolikt, att skadan är en följd av en speciell risk som har förelegat vid den aktuella transporten. I såväl vägtransportlagen som järnvägstrafikstadgan anges ett antal sådana risker som ansvarsfrihetsgrunder. Dessa s.k. privilegierade ansvarsfrihetsgrunder får åtnjutas av transportören även om sambandet mellan den ansvarsfrihetsgrundande risken och den inträffade skadan inte är helt styrkt.

I den förevarande paragrafen behandlas de privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna. Den motsvarar 29 § vägtransportlagen och 59 § järnvägstrafikstadgan. Till sin utformning överensstämmer paragrafen nära med nämnda lagrum i vägtransportlagen.

Den förevarande paragrafens *första stycke* innehåller en uppräkningslista av vissa omständigheter i åtta punkter. Redan det förhållandet att en omständighet som nämns i någon av dessa punkter har förelegat medför i princip att järnvägen befrias från ansvarighet.

I punkt 1 nämns befordran i öppen vagn, när avsändaren har godkänt detta transportsätt. Denna ansvarsfrihetsgrund återfinns också i vägtransportlagen men har där ett snävare tillämpningsområde genom att den inte gäller när presenning används som täckning för lasten. På motsvarande sätt kunde ansvarsfrihet enligt 1925 års järnvägstrafikstadga inte komma i fråga, om befordringen utfördes med täckning. Denna begränsning slopades emellertid i 1966 års stadga, sannolikt i syfte att uppnå överensstämmelse med regleringen i CIM. Det har ansetts viktigare att på denna punkt få överensstämmelse mellan reglerna för inrikes järnvägstransport och CIM än att få överensstämmelse mellan regleringen för inrikes vägtransport och inrikes järnvägstransport. Enligt den förevarande punkten är järnvägen således fri från ansvar så snart befordringen sker i en vagn som till sin konstruktion är sådan att godset inte överallt på sidorna och upptill innesluts av väggar och tak.

En förutsättning för ansvarsfrihet enligt denna punkt är att avsändaren har godkänt detta transportsätt. Sådant godkännande behöver inte vara uttryckligt (jfr prop. 1974: 33 s. 108). I järnvägstrafikstadgan nämns särskilt det fallet att befordringen enligt föreskrift i lag eller annan författning får försiggå endast i öppen vagn. I ett sådant fall måste avsändarens åtgärd att ändå låta utföra befordringen innebära ett godkännande av att den utförs i öppen vagn. Godkännande får också anses föreligga t.ex. när avsändaren till befordran överlämnar gods som sedvanemässigt transporteras i öppen vagn eller när han, utan att göra invändning, underrättas om att godset kommer att befordras på detta sätt.

I punkt 2 anges som grund för ansvarsbefrielse att gods, vars beskaffenhet kräver en ändamålsenlig förpackning, saknar förpackning eller är bristfälligt förpackat. Denna ansvarsfrihetsgrund har utformats efter förebild av motsvarande grund i vägtransportlagen. I denna punkt täcks uttryckligen inte bara det fallet att förpackningen är bristfällig utan också det fallet att förpackning helt saknas. Detta senare fall nämns inte i järnvägstrafikstadgan.

Också den ansvarsfrihetsgrund som tas upp i punkt 3 har motsvarigheter i vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan. I den förevarande paragrafen följs emellertid inte vägtransportlagens formulering och inte heller järnvägstrafikstadgans. Avsikten har varit att med ett mera komprimerat uttryckssätt täcka de moment i godshanteringen som i vägtransportlagen beskrivs med uppräknigen "handhavande, lastning, stuvning eller lossning" och som i järnvägstrafikstadgan anges med begreppen "lastning, lossning och anbringande av godset". I enlighet härmed används i denna punkt uttrycket att "godset har lastats eller lossats på ett felaktigt sätt". Detta uttryckssätt får anses omfatta allt arbete som utförs i samband med lastning och lossning. Järnvägen har dock rätt till ansvarsbefrielse bara om järnvägen inte själv har utfört lastningen eller lossningen.

I 1925 års järnvägstrafikstadga föreskrevs uttryckligen, att järnvägen

inte svarade för skador som hade uppkommit på grund av bristfällighet i den vagn som avsändaren hade lastat godset i, förutsatt att avsändaren kände till eller borde ha upptäckt bristfälligheten. En motsvarande regel gäller enligt 1970 års CIM. Den uttryckliga bestämmelsen om ansvarsfrihet vid lastning i bristfällig vagn överfördes inte från 1925 års till 1966 års stadga. I den tidigare nämnda promemorian med kommentarer till 1966 års stadga uttalades emellertid, att den nya stadgans ansvarsfrihetsgrunder inte innefattade någon principiell avvikelse från vad som gällde enligt 1925 års stadga. Det skulle därför möjligen kunna göras gällande att järnvägen vid inrikes befordran, på samma sätt som vid internationell befordran, är utan ansvar för skador genom lastning i bristfällig vagn, något som järnvägarna i praktiken dock inte synes ha hävdad.

Enligt en numera allmänt spridd uppfattning är en generell ansvarsfrihet för järnvägen i det nämnda fallet inte berättigad, och den berörda regeln finns inte i 1980 års järnvägsfördrag. Det finns inte heller anledning att ha en sådan regel för inrikes järnvägstrafik. Uttrycket att "godset har lastats eller lossats på ett felaktigt sätt" innefattar således inte den omständigheten att avsändaren har lastat godset i en vagn som har företett bristfälligheter, inte ens om dessa är uppenbara. Att avsändaren har lastat godset i en bristfällig vagn kan dock ibland betraktas som en sådan vårdslöshet från avsändarens sida som kan föranleda ansvarsfrihet för järnvägen enligt den första av de icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna (23 § punkt 1). Vid bedömningen av vilken verkan avsändarens vårdslöshet bör ha måste emellertid också beaktas den vårdslöshet som järnvägen kan ha visat genom att ställa en uppenbart bristfällig vagn till förfogande.

Den ansvarsfrihetsgrund som tas upp i punkt 4 är avsedd att kunna tillämpas på sådana godsslag som till följd av sin speciella känslighet lätt kan ta skada också av en transport som förlöper normalt. Både vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan innehåller en sådan ansvarsfrihetsgrund. Uppräkningen i denna punkt av tänkbara skadeverkningar har begränsats till de exempel som anges i järnvägstrafikstadgan.

I vägtransportlagen finns en ansvarsfrihetsgrund av innebörd att fraktföraren inte skall svara för förlust, minskning eller skada som härrör av den risk det innebär att godsets märkning eller numrering är ofullständig eller felaktig. Någon motsvarande ansvarsfrihetsgrund finns inte i järnvägstrafikstadgan. Frånvaron av en sådan ansvarsfrihetsgrund torde inte innebära någon större olägenhet för järnvägen. Ofullständig eller felaktig märkning av gods innebär visserligen en risk för att godset kommer på avvägar och därvid går förlorat eller försenas så avsevärt, att mottagaren får betrakta det som förlorat. Inträffar detta, måste järnvägen för att undgå ansvar under alla förhållanden bevisa att godsets märkning från början har varit ofullständig eller felaktig. Om järnvägen kan bevisa detta, torde det i regel vara uppenbart att den otillfredsställande märkningen måste tillräknas avsändaren som vårdslöshet och anses vara orsaken till skadefallet.

Möjligheten att utnyttja den första av de icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna (23 § 1) förefaller därför ge järnvägen tillräckligt skydd mot oberättigade krav på ersättning för skador som beror på otillfredsställande märkning av godset. Någon särskild ansvarsfrihetsgrund för detta fall har därför inte tagits upp i järnvägstrafiklagen.

Efter förebild av järnvägstrafikstadgan har under punkten 5 förts in en ansvarsfrihetsgrund som tar sikte på det fallet att gods av sådant slag som järnvägen enligt sina befordringsvillkor inte alls tar emot till befordran eller tar emot endast på särskilda villkor lämnas in under en benämning som inte klart utvisar att godset är av sådant slag. Anledningen till att järnvägen i fråga om vissa slag av gods har förklarat sig inte ta emot sådant gods eller ta emot det endast på särskilda villkor är i regel att det är alltför riskfyllt att transportera sådant gods eller i vart fall att transportera det utan att de angivna villkoren är uppfyllda. Om avsändaren lämnar in gods av sådant slag och järnvägen genom en oriktig, otydlig eller ofullständig benämning på godset vilseleds att transportera detta eller att transportera det utan att de särskilda villkoren är uppfyllda, uppkommer självfallet en särskild risk för skador. Denna skaderisk skall alltså inte bäras av järnvägen.

En liknande risk som den nyss nämnda kan uppkomma även om godset lämnas in under riktig benämning. Detta är fallet, om gods som får befordras endast på särskilda villkor avlämnas till befordran utan att avsändaren har vidtagit de försiktighetsåtgärder som är föreskrivna. Punkt 6 innehåller en ansvarsfrihetsgrund som avser detta fall. I järnvägstrafikstadgan finns en motsvarande ansvarsfrihetsgrund.

Vägtransportlagen saknar motsvarighet till de ansvarsfrihetsgrunder som har tagits upp i punkterna 5 och 6 i det förevarande lagrummet. Däremot innehåller såväl vägtransportlagen som järnvägstrafikstadgan en särskild ansvarsfrihetsgrund för det fallet att befordringen gäller levande djur. Det kan visserligen hävdas att bestämmelsen om befordran av levande djur inte är någon självständig ansvarsfrihetsgrund utan endast behandlar ett specialfall, som redan omfattas av ansvarsfrihetsgrunden i punkt 4. Till befordran av levande djur anknyter emellertid vissa andra bestämmelser. Från redaktionell synpunkt kan det därför vara befogat att i detta sammanhang behandla befordran av levande djur för sig. I punkt 7 har därför tagits upp som särskild ansvarsfrihetsgrund att skadan är en följd av den särskilda risk som är förbunden med befordran av levande djur.

I järnvägstrafikstadgan finns i ett särskilt stycke en bestämmelse av innebörd att de tidigare uppräknade ansvarsfrihetsgrunderna skall tillämpas också på en viss fara, om enligt järnvägens begäran eller enligt föreskrift i lag eller annan författning en vårdare eller tillsynsman skall följa med sändningen för att avvärja denna fara. Denna bestämmelse är till sin rättsliga natur en ansvarsfrihetsgrund av samma slag som de tidigare nämnda. Den har därför tagits upp i punkt 8 som den sista av de privilegie-

rade ansvarsfrihetsgrunderna. Av uttrycket "den fara som var anledningen till att vårdare eller tillsynsman skulle vara med" framgår, att bestämmelsen är tillämplig även om någon vårdare eller tillsynsman i verkligheten inte följde med.

I paragrafens *andra stycke* regleras den lindring av järnvägens bevisskyldighet som är förenad med de privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna. Innebörden av dessa bevisregler är att järnvägen på vanligt sätt måste bevisa att den åberopade riskfaktorn har förelegat, t.ex. att godset var bristfälligt förpackat. Vidare måste järnvägen visa, att skadeeffekten är sådan att den mycket väl kan vara en följd av den åberopade riskfaktorn. Däremot behöver järnvägen inte förebringa något fullständigt bevis för att ett orsakssamband mellan riskfaktorn och skadeeffekten föreligger i det konkreta fallet. Ett sådant orsakssamband skall under de angivna förutsättningarna antas föreligga, om inte motparten visar att detta samband saknas.

Denna reglering har sin motsvarighet både i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan. På denna punkt skiljer sig dessa författningar från varandra bara på det sättet att enligt vägtransportlagen antagandet om orsakssamband mellan riskfaktor och skadeeffekt blir bestående "om det icke visas" att orsakssamband saknas, medan enligt järnvägstrafikstadgan antagandet om orsakssamband skall överges redan om det "göres sannolikt" att sådant samband saknas. Formellt skulle möjligheterna till ansvarsbefrielse därför vara något större enligt vägtransportlagen än enligt järnvägstrafikstadgan. Skillnaden torde emellertid knappast märkas i den praktiska tillämpningen av dessa bevisregler. Denna tillämpning torde nämligen i hög grad få bygga på en helhetsbedömning av samtliga omständigheter. Det är angeläget att vägtransport- och järnvägslagstiftningen på denna punkt har samma innehåll. Bevisreglerna i andra stycket av den förevarande paragrafen har därför utformats med vägtransportlagen som förebild.

I andra stycket finns också en bestämmelse som begränsar tillämpningsområdet för ansvarsfrihetsgrunden under punkten 1 i första stycket. Enligt denna bestämmelse skall den nämnda lindringen i fråga om kravet på bevisning rörande orsakssamband mellan riskfaktor och skadeeffekt inte tillämpas, när det har uppkommit onormalt stor minskning eller hela kollen har gått förlorade vid befordran i öppen vagn. Dessa skadetyper kan nämligen inte anses som så näraliggande följder av befordran i öppen vagn, att ett påstående om orsakssamband i det enskilda fallet bör godtas annat än när ett sådant samband kan styrkas. Bestämmelsen, som således i realiteten utgör en femte icke privilegierad ansvarsfrihetsgrund för vissa skador vid befordran i öppen vagn, har sin direkta motsvarighet i såväl vägtransportlagen som järnvägstrafikstadgan.

Paragrafens *tredje stycke* innehåller bestämmelser som modifierar ansvarsfrihetsgrunden i första stycket punkten 4. Bestämmelserna avser det fall att befordran sker i en specialutrustad vagn, t.ex. kylvagn. De innebär i

korthet att järnvägen för att undgå ansvarighet måste visa, att den har vidtagit alla de åtgärder till godsets skydd som det har ålegat den att vidta. Också dessa bestämmelser har sina direkta motsvarigheter i såväl vägtransportlagen som järnvägstrafikstadgan. Bestämmelsernas utformning ansluter sig i huvudsak till motsvarande föreskrift i vägtransportlagen.

Enligt denna föreskrift i vägtransportlagen kan fraktföraren uppnå ansvarsbefrielse "endast om han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna åvilat honom i fråga om val, underhåll och användning av anordningen, och att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom". Tolkat efter ordalydelsen innebär detta, att ansvarsbefrielse enligt vägtransportlagen inte kan komma i fråga, om det visserligen inte kan uteslutas att fraktföraren har försummat en viss åtgärd men det är uppenbart att en sådan försummelse har varit utan betydelse för skadans uppkomst. En sådan tolkning är dock inte rimlig. För att utesluta denna tolkning har det förevarande lagrummet i stället avfattats på det sättet, att järnvägen är fri från ansvar endast om den visar att skadan beror på någon annan omständighet än att järnvägen har försummat vad den har varit skyldig att iaktta enligt vad som nu har sagts.

Också i fråga om tillämpningsområdet skiljer sig paragrafens tredje stycke från vägtransportlagen. Föreskriften i den lagen är tillämplig på befordran som faktiskt sker i specialutrustat fordon, medan tredje stycket avser befordran som enligt befodringsavtalet skall ske i sådant fordon. För tydlighetens skull används i tredje stycket andra meningen uttrycket "erhållna anvisningar" i stället för vägtransportlagens "anvisningar som kan ha meddelats honom".

En exculpationsregel av den nu nämnda typen har i vägtransportlagen anknutits också till den ansvarsfrihetsgrund som gäller befordran av levande djur. Detta har inte skett i järnvägstrafikstadgan. Det får ändå antas att en förutsättning för ansvarsbefrielse för järnvägen i detta fall är, att den har fullgjort sina avtalsenliga åtaganden avseende djurens vård och de åligganden som kan följa av allmänna grunder för omsorg om och behandling av djur. Även om en särskild bestämmelse således knappast är nödvändig för att på det angivna sättet begränsa ansvarsfriheten vid befordran av levande djur, kan det vara lämpligt att det föreligger överensstämmelse mellan järnvägstrafiklagen och vägtransportlagen på denna punkt. Som ett *fjärde stycke* i denna paragraf har därför tagits upp en bestämmelse som i huvudsak överensstämmer med 29 § fjärde stycket vägtransportlagen. I stället för att som i vägtransportlagen knyta transportörens egna åtgärder till vad som "normalt åvilar honom" används i fjärde stycket uttrycket "åtgärder som med hänsyn till omständigheterna hade kunnat fordras". Järnvägsbefordran av levande djur synes nämligen numera vara så sällsynt, att det är svårt att fastställa vad som "normalt" åvilar järnvägen vid en sådan befordran.

25 § Om ett skadefall som avses i 22 § första stycket delvis har sin grund i omständigheter som enligt 23 eller 24 § medför att järnvägen är fri från ansvarighet, svarar järnvägen ändå för skadefallet till den del det inte har sin grund i någon sådan omständighet.

I denna paragraf regleras fraktförarens ansvarighet vid samverkande skadeorsaker.

Motsvarighet till den förevarande paragrafen saknas såväl i 1966 års järnvägstrafikstadga som i CIM. Däremot fanns en sådan bestämmelse i 1925 års stadga. Denna bestämmelse hade såtillvida en självständig betydelse som den medgav, att den del av det totala skadebeloppet som järnvägen inte skulle behöva betala fick bestämmas efter en skälighetsbedömning. I 30 § vägtransportlagen finns en bestämmelse som avser det fallet att olika skadeorsaker har samverkat till en viss skadeeffekt. Fraktföraren är i ett sådant fall ansvarig bara i den utsträckning som den omständighet för vilken han svarar har medverkat till effekten.

Att fraktföraren inte skall svara för hela skadan, när denna delvis har orsakats av något förhållande som inte omfattas av hans ansvarighet kan förefalla självklart. Som tidigare har nämnts har det emellertid ansetts angeläget att få till stånd största möjliga överensstämmelse i formellt avseende mellan vägtransport- och järnvägslagstiftningen. I denna paragraf har därför tagits upp en föreskrift som i sak överensstämmer med vägtransportlagens bestämmelse i ämnet.

Enligt den förevarande paragrafen är järnvägen inte ansvarig för en sådan del av en skada som har orsakats av någon av de omständigheter som utgör ansvarsfrihetsgrund. Med "omständighet" avses en skadeorsak som är fastställd genom bevisning eller som skall anses föreligga enligt presumptionsreglerna. Järnvägens ansvarighet står däremot kvar för den återstående delen av skadan.

Paragrafen är tillämplig bl.a. på det fallet att den skadelidande har medverkat till skadan genom eget vållande (jfr prop. 1974: 33 s. 113).

Paragrafen är inte tillämplig, om järnvägen har enbart ett förvaringsansvar. Detta är en följd av att ansvarsfrihetsgrunderna i 23 och 24 §§ gäller bara sådana skadefall som avses i 22 § första stycket, dvs. skador som uppkommer medan järnvägen innehar godset på grund av befordran.

26 § Vill någon som är part i ett befodringsavtal göra järnvägen ansvarig enligt 22 § första stycket för att gods har gått förlorat, minskats eller skadats, åligger det honom att visa att skadefallet har inträffat medan järnvägen innehade godset för att fullgöra avtalet. Om järnvägen i anslutning till en tidigare järnvägsbefordran har ingått avtal om ny befordran utan att godset däremellan har lämnats ut eller sändningen ändrats (nyinlämning), skall minskningen eller skadan hänföras till den senare befordringen, om den som är berättigad till godset begär det och visar att minskningen eller skadan har inträffat medan godset innehades för någon av befodringsarna.

I denna paragraf regleras främst vissa bevisfrågor när det visar sig att godset har gått förlorat, minskats eller skadats. Paragrafen saknar motsvarighet i vägtransportlagen. Den motsvaras däremot delvis av 67 § järnvägs- trafikstadgan.

En varuhavare som vill göra transportören ansvarig för att hans gods har gått förlorat, minskats eller skadats måste bevisa att förlusten, minskningen eller skadan inträffade under den tid då transportören hade hand om godset för befordran. Detta följer av allmänna bevisregler. Någon bestämmelse om detta finns inte vare sig i vägtransportlagen eller i järnvägstrafikstadgan. I stadgan finns emellertid för det fallet att s.k. nyinlämning har ägt rum en särskild bestämmelse, som innebär ett undantag från de allmänna bevisreglerna. En motsvarande bestämmelse har tagits upp i denna paragraf (andra meningen).

En sådan undantagsregel blir emellertid lättare att förstå, om i sammanhanget också anges den huvudregel från vilken den utgör ett undantag. I första meningen av den förevarande paragrafen har därför tagits upp den bevisregel som i allmänhet skall tillämpas, när godset påstås ha gått förlorat, minskats eller skadats under en viss befordran. Därefter anges den särskilda bevisregel som ersätter huvudregeln, när nyinlämning har ägt rum. Denna särskilda regel torde i sak stämma överens med järnvägstrafikstadgans motsvarande regel, men den har utformats på ett något annorlunda sätt. I järnvägstrafikstadgan sägs att varuhavaren får "anse minskningen eller skadan uppkommen efter nyinlämningen". Detta uttryck kan föranleda den missuppfattningen, att presumtionsregeln skulle kunna tillämpas inte bara på t.ex. skador som faktiskt uppkom under den tidigare befordringen utan också på skador som förelåg redan före dennas början. För att förhindra en sådan missuppfattning föreskrivs uttryckligen i andra meningen, att varuhavaren på vanligt sätt måste bevisa att minskningen eller skadan har inträffat under någon av befordringarna. Först om han visar detta, kan han med presumtionsregelns hjälp hänföra skadefallet till den befordran som har ägt rum efter nyinlämningen.

Till skillnad från vad som är fallet i järnvägstrafikstadgan anges inte uttryckligen i den förevarande paragrafen att presumtionsregeln avser bara förhållandet mellan den som är berättigad till godset och järnvägen. Att bestämmelsen inte tar sikte på något annat än förhållandet mellan dessa båda torde dock vara klart även utan en uttrycklig föreskrift om detta. Någon sådan föreskrift finns inte heller i motsvarande reglering i CIM (art. 29).

En förutsättning för att presumtionsregeln skall kunna tillämpas är enligt paragrafen, liksom enligt järnvägstrafikstadgan, att godset inte lämnas ut och att sändningen inte ändras. Som en ändring av sändningen bör betraktas t.ex. att godset lastas om eller att förpackningen öppnas. Däremot bör en yttre förstärkning av förpackningen inte anses som en ändring av sändningen.

27 § Är järnvägen inte beredd att lämna ut godset på avtalad plats inom 30 dagar från avtalad tid för utlämning eller, om särskild tid inte har avtalats, inom 60 dagar från det att godset togs emot till befordran, får den som har rätt att få ut godset begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Järnvägen är skyldig att underrätta den som har fått ersättning för förlust enligt första stycket när godset kommer till rätta, om denne har begärt det i samband med att han tog emot ersättning för förlusten. Järnvägen skall skriftligen bekräfta en sådan begäran.

Har den som har begärt underrättelse enligt andra stycket fått en sådan underrättelse och inom 30 dagar därefter krävt att godset skall lämnas ut till honom, är järnvägen skyldig att lämna ut godset. Som villkor för detta får dock järnvägen kräva återbetalning av vad den har betalat i ersättning för förlusten av godset. Vad som nu har sagts berör inte rätten till ersättning för dröjsmål med utlämnandet eller annan ersättning som kan grundas på befordringsavtalet.

Framställs inte begäran som avses i andra stycket eller krävs inte att godset lämnas ut enligt tredje stycket inom den tid som anges där, får järnvägen förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt.

(61 § JTS)

Denna paragraf innehåller regler för det fallet att godset har kommit på avvägar, så att det inte kan lämnas ut till den berättigade ens avsevärd tid efter leveransfristens slut. Paragrafen motsvarar 31 § vägtransportlagen. I 61 § järnvägstrafikstadgan finns en reglering av väsentligen samma innehåll som första stycket av den förevarande paragrafen, medan stadgan i övrigt saknar föreskrifter för de situationer som behandlas i paragrafen.

Om dröjsmål med godsets utlämning varar en längre tid, kommer den som har rätt till godset ofta i samma läge som om godset hade gått förlorat. Om godset efter en viss tid ännu inte har lämnats ut till den berättigade, får denne därför både enligt vägtransportlagen och enligt järnvägstrafikstadgan begära tillämpning av de regler som gäller vid konstaterad förlust av godset. Detta är fallet även om godset bevisligen fortfarande finns i behåll. För att ange befogetheten att bringa reglerna om förlust av godset i tillämpning i de fall då förlusten inte är styrkt, används i järnvägstrafikstadgan uttrycket att den berättigade får anse godset förlorat. Det utredningsförslag som låg till grund för vägtransportlagen innehöll en liknande formulering, men denna ersattes i den slutliga texten med uttrycket att den berättigade får begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Den formulering som används i vägtransportlagen får anses ange befogethetens innehåll tydligare än järnvägstrafikstadgans uttryckssätt. Den har därför använts i förevarande paragrafs *första stycke*.

Någon ovillkorlig rätt till ersättning är inte avsedd utan endast en rätt till prövning av fallet enligt de regler som gäller vid förlust av godset. En tillämpning av dessa regler kan självfallet ge till resultat, att en ansvarsfrihetsgrund föreligger och att ersättning därför inte skall utgå.

I fråga om längden av den tid under vilken den berättigade måste avvakta godsets ankomst innan han kan göra anspråk på förlustersättning innehåller vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan praktiskt taget samma bestämmelser. Tiden är 30 dagar resp. en månad och räknas i båda fallen från utgången av den avtalade leveransfristen. Skulle någon viss leveransfrist inte vara avtalad, gäller som utgångspunkt för tidsberäkningen i stället den dag då godset togs emot till befordran. I detta fall skall det enligt vägtransportlagen gå 60 dagar och enligt järnvägstrafikstadgan sex veckor, innan den berättigade får kräva tillämpning av de regler som gäller vid förlust av godset.

I den förevarande paragrafen har tiden bestämts i överensstämmelse med vägtransportlagen och är sålunda 30 resp. 60 dagar. För det fallet att någon leveransfrist inte har avtalats innebär detta en förlängning av väntetiden jämfört med vad som gäller f.n. Denna förlängning torde emellertid knappast ha någon praktisk betydelse. I den mån någon särskild överenskommelse om leveransfristens längd inte har träffats, skall nämligen enligt normalvillkorens bil. 8 den leveransfrist som anges i den bilagan anses avtalad.

För att den som har rätt till godset skall få kräva tillämpning av reglerna för förlust krävs i vägtransportlagen enbart att godset inte har lämnats ut vid väntetidens utgång. Enligt lagens ordalydelse skulle frågan om förlustersättning således kunna aktualiseras, även om fraktföraren har varit beredd att lämna ut godset men någon utlämning ändå inte kommit till stånd. En sådan tolkning är dock inte rimlig. I första stycket av den förevarande paragrafen används därför det uttryckssättet att järnvägen inte är beredd att lämna ut godset. Givetvis bör endast en utlämning på bestämmelseorten räknas i sammanhanget. Varuhavaren är därför berättigad att kräva tillämpning av förlustreglerna, om järnvägen inte är beredd att lämna ut godset på avtalad plats.

Om den berättigade, fastän han får begära ersättning som om godset hade gått förlorat, fordrar att befodringsavtalet skall fullgöras på vanligt sätt, står järnvägens skyldighet att lämna ut godset kvar under i princip obegränsad tid. Betalar järnvägen på den berättigades begäran förlustersättning, får däremot själva befodringsförhållandet därmed anses ha upphört. Inte sällan skulle emellertid trafikanten komma i ett ogynnsamt läge, om transportören genom att betala förlustersättning skulle bli fri från varje skyldighet att verka för att godset om möjligt kommer trafikanten till handa. I vägtransportlagen åläggs därför fraktföraren vissa skyldigheter gentemot trafikanten också för tiden efter det att det partsförhållande som grundas på befodringsavtalet i princip har avvecklats genom skadeståndsbetalning. Dessa skyldigheter omfattar bl.a. en plikt att, om den berättigade begär det, underrätta denne för det fall att godset skulle komma till rätta. Någon sådan underrättelseplikt är inte föreskriven i järnvägstrafikstadgan. Däremot har järnvägarna i normalvillkoren (art. 92.1) gjort ett åtagande av i huvudsak samma innehåll.

I *andra stycket* av denna paragraf har tagits upp en regel om underrättelseplikt för järnvägen. Stycket överensstämmer i sak med 31 § andra stycket vägtransportlagen men har formulerats något annorlunda. Underrättelseplikten är inte tidsbegränsad och skiljer sig därigenom från det nämnda åtagandet i normalvillkoren. Detta åtagande gäller nämligen bara gods som kommer till rätta inom ett år från det att förlustersättningen betalades ut.

Bestämmelser om järnvägens skyldighet att lämna ut gods som tidigare har betraktats som förlorat har tagits upp i *tredje stycket* av denna paragraf. Till sina huvuddrag motsvarar dessa bestämmelser 31 § tredje stycket vägtransportlagen.

Transportören är sålunda skyldig att tillställa den berättigade det gods som har kommit till rätta. Denna skyldighet uppkommer enligt vägtransportlagen, om den berättigade inom 30 dagar från det att han har fått underrättelse om att godset har kommit till rätta begär att få det utlämnat. Fraktföraren är dock inte skyldig att lämna ut godset annat än om den berättigade betalar tillbaka förlustersättningen till den del den hänför sig till godsets värde. Vidare får fraktföraren enligt vägtransportlagen tillgodoräkna sig vad han "har att fordra enligt fraktavtalet". Däremot får fraktföraren inte kräva åter den del av skadeståndet som avsåg ersättning för kostnader. I samband med att godset lämnas ut kan också frågan om ersättning för dröjsmål aktualiseras, något som inte är möjligt så länge godset betraktas som förlorat.

Ungefär samma förfarande föreskrivs i järnvägarnas normalvillkor för det fallet att den berättigade inom en månad från det att underrättelse har avsänts till honom begär att gods som har betraktats som förlorat skall lämnas ut till honom. I normalvillkoren saknas dock en motsvarighet till vägtransportlagens föreskrift att den berättigade för att få ut godset skall betala också "de belopp som fraktföraren har att fordra enligt fraktavtalet". Frågan är om järnvägen skall ha rätt att hålla godset inne till dess den som är berättigad till godset har betalat fordringar på frakt.

Enligt 1980 års järnvägsfördrag (COTIF, bihang B, art. 39.3) får den berättigade kräva att det återfunna godset lämnas ut på någon station utmed den avtalade befordringsvägen. Han är då skyldig att betala befordringskostnaderna från avsändningsstationen till den station där utlämning skall ske. Vidare måste han betala tillbaka den ersättning för förlust av godset som han kan ha fått. I fördraget regleras däremot inte det fallet att godset begärs utlämnat på någon annan station än den avtalade bestämelsestationen, om denna station inte ligger på den avtalade befordringsvägen. Om järnvägen i detta senare fall godtar att sända godset till den station som varuhavaren har angett, får anses att ett nytt befordringsavtal har träffats. Varuhavaren blir då skyldig att betala befordringskostnaden enligt detta avtal. Någon särskild reglering av detta fall i järnvägstrafiklagen är inte nödvändig.

En annan fråga är om varuhavarens rätt att få ut det återfunna godset på en station utmed den avtalade befordringsvägen skall i järnvägstrafiklagen, efter mönster av COTIF, göras beroende av att han betalar kostnaderna för befordringen till denna station. Uppgåelsen när godset lämnas ut torde ofta vara endast preliminär. Varuhavaren kan sålunda komma att kräva ersättning för dröjsmål eller för skada på godset. Det är inte heller säkert att transporten av godset till den station där det lämnas ut har medfört någon fördel för varuhavaren. Fordran på fraktagift i det fall som nu har behandlats bör därför inte medföra någon rätt för järnvägen att hålla godset inne. I det förevarande lagrummet har därför varuhavarens rätt att få ut godset endast gjorts beroende av att han betalar tillbaka den del av den erhållna ersättningen som har utgjort gottgörelse för godsets värde. Att denna återbetalning inte innebär en slutlig reglering av mellanhavandet anges uttryckligen i sista meningen i stycket. Varuhavaren har således kvar sin rätt att efter omständigheterna kräva ersättning för dröjsmål, minskning eller skada. För järnvägens del står möjligheten att fordra ersättning för den utförda befordringen kvar. Sådan ersättning bör utgå, i den mån befordringen även under de föreliggande förhållandena kan anses ha varit till nytta för varuhavaren.

Järnvägens rätt till gods för vilket den har betalt förlustersättning och till vilket varuhavaren inte har hävdad någon rätt regleras i *fjärde stycket* av denna paragraf. Detta stycke överensstämmer med motsvarande bestämmelse i vägtransportlagen.

Om varuhavaren, när han tar emot ersättning på grund av att godset skall anses ha gått förlorat, inte begär att få underrättelse för den händelse godset skulle komma till rätta, får han anses ha gett upp sina anspråk på godset. Detsamma får anses vara fallet om han, efter att ha fått underrättelse om att godset har återfunnits, inte inom den föreskrivna tiden begär att få det utlämnat. Har varuhavaren enligt vad som nu har sagts avstått från godset, får hans rätt till detta anses ha gått över på transportören. Denne kan dock inte härigenom ha förvärvat någon annan rätt till godset än som tillkom varuhavaren. I den mån tredje man har rätt till godset, kan denna rätt inte påverkas av att varuhavaren har avstått från sin rätt. Transportören måste därför vid förfogande över godset beakta tredje mans rätt.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

28 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för förlust eller minskning av gods, beräknas ersättningen efter godsets värde på avsändningsorten vid tiden då godset togs emot till befordran. Värdet bestäms efter marknadspriset eller, om sådant pris saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Järnvägens ansvarighet enligt första stycket är begränsad till 150 kronor per kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med befordringen. Utläggen skall ersättas helt, om godset har gått förlorat, och annars till en del som svarar mot minskningen.

(62 § JTS)

Som har nämnts i det föregående fastställs ersättningen för skador som omfattas av det egentliga fraktföraransvaret vanligen med tillämpning av bestämmelser som avviker från allmänna regler om beräkning av skadestånd. I denna paragraf ges sådana bestämmelser för det fallet att ersättning skall utgå på grund av att gods har gått förlorat eller minskats under befordran. Paragrafen motsvarar 32 § vägtransportlagen och 62 § järnvägstrafikstadgan.

Av inledningen till den förevarande paragrafen framgår att den är tillämplig bara när ersättningsskyldigheten grundas på 22 § första stycket, dvs. omfattas av det egentliga fraktföraransvaret. Om fraktföraren svarar för förlust eller minskning enligt 22 § tredje stycket i egenskap av förvarare, skall ersättningen bestämmas enligt de regler som gäller vid avtal om förvaring.

Paragrafens *första stycke* innehåller en regel av innebörd att ersättningen skall bestämmas enbart på grundval av ett värde på godset som är fastställt enligt objektiva kriterier. Detta värde skall antas sammanfalla med normalvärdet på motsvarande gods på avsändningsorten vid den tidpunkt då godset togs emot till befordran. Med normalvärdet avses marknadspriset. Om något marknadspris inte finns, bestäms godsets värde efter det gängse värdet av gods av samma pris och beskaffenhet.

Eftersom man vid skadeberäkningen skall utgå från ett normalvärde på godset, påverkas inte skadeberäkningen av om godset i det särskilda fallet representerar ett högre värde för varuhavaren. Å andra sidan skall ersättningen grundas på normalvärdet även om varuhavaren har lyckats köpa godset till ett ovanligt lågt pris. Helt utan hänsyn till de individuella förhållandena kan godsets värde dock inte bestämmas. När det t.ex. gäller att avgöra huruvida man som godsets marknadspris skall anse dess pris i grosshandel eller i detaljhandel, bör detta avgöras med ledning av omständigheterna i det enskilda fallet.

Med detta beräkningssätt utesluts möjligheten till gottgörelse för att vinst som skulle ha uppstått vid försäljning på bestämmelseorten har uteblivit. Omvänt påverkas inte skadeersättningen av att godset på grund av prisfall under befordringstiden skulle ha haft ett väsentligt lägre värde på bestämmelseorten. Beräkningsmetoden är i sak densamma som föreskrivs i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan.

Värdet för det gods som det är fråga om skall enligt vägtransportlagen i första hand bestämmas genom en jämförelse med börspriset. Någon hänvisning till börspriset har inte tagits med i lagrummet. För varor som omsätts på varubörs torde emellertid marknadspriset ofta kunna bestämmas på grundval av börspriset.

Paragrafens *andra stycke* innehåller en regel om beloppsmässig begränsning av järnvägens ersättningsskyldighet. Regeln är avfattad på samma sätt som den motsvarande begränsningsregeln i vägtransportlagen. I fråga om

järnvägens rätt att begränsa sin ansvarighet hänvisas till vad som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.4.4.2).

Utöver den ersättning för godsets värde som har beräknats enligt första stycket, med den begränsning som kan gälla enligt andra stycket, skall ersättning utgå för de utlägg som är förenade med befordringen i den mån dessa har blivit utan nytta genom förlusten eller minskningen. Detta anges i paragrafens *tredje stycke*, som i sak överensstämmer med motsvarande föreskrift i vägtransportlagen.

Ersättningens storlek när gods har skadats

29 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för skada på gods och om annat inte följer av 30 §, skall ersättningen motsvara värdeminskningen beräknad enligt 28 § första stycket. Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med befordringen till den del som svarar mot värdeminskningen.

Ersättningen enligt första stycket får inte överstiga vad som skulle ha betalats om sändningen hade gått förlorad eller, när endast en del av sändningen har minskat i värde till följd av skadan, denna del hade gått förlorad.

(63 § JTS)

I denna paragraf ges regler för hur ersättningen skall bestämmas, när järnvägen är ansvarig för att godset har tillfogats skada under befordringen. Paragrafen motsvarar 34 § vägtransportlagen och 63 § järnvägstrafikstadgan.

Enligt förarbetena till vägtransportlagen blir reglerna om beräkning av ersättning för skada tillämpliga så snart godset under befordringen drabbas av en fysisk skada för vilken fraktföraren är ansvarig (jfr prop. 1974: 33 s.119 f). Denna åsikt är emellertid inte obestridd. Ofta har hävdats, att reglerna om ersättning för skada bara kan tillämpas när skadan är ett resultat av någon yttre inverkan på godset. Om däremot skadan uppkommer utan att någon sådan inverkan har förekommit, såsom då livsmedel blir skämda enbart på grund av att befordringen pågår för länge, skulle ersättning inte kunna utgå enligt reglerna om ersättning för transportskada. I den mån t.ex. en skada som har uppkommit genom förskämning härrör av dröjsmål för vilket fraktföraren svarar, skulle ersättningen i stället bestämmas enligt reglerna om ersättningsberäkningen vid dröjsmål.

Denna senare uppfattning företrädde av en betydande majoritet av de stater som deltog i de förhandlingar som ledde fram till 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF). Principen kommer också till klart uttryck i 1980 års fördrag. Där anges särskilt, att reglerna om ersättning för dröjsmål också inbegriper det fallet att dröjsmålet har orsakat fysisk skada på godset. I fråga om internationell järnvägsbefordran av gods kommer därför att gälla, att godsskada som är en följd av dröjsmål med utlämningen skall ersättas enligt reglerna om dröjsmålsskada och inte enligt de regler om ersättning för godsskada som normalt tillämpas.

Som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.4.4.3) måste det anses olyckligt att det nya järnvägsfördraget jämställer fysisk skada på godset till följd av dröjsmål med annan dröjsmålsskada. I detta avseende avviker nämligen fördraget från vad som gäller för andra transportsätt. Det har emellertid ansetts viktigt att på denna punkt ha en enhetlig reglering för internationell och inrikes järnvägstrafik. Begreppet dröjsmålsskada har därför i 30 § lagförslaget getts samma innebörd som i 1980 års fördrag. Detta innebär, att ersättningsberäkningsreglerna i den förevarande paragrafen inte skall tillämpas på skador som till följd av dröjsmål har uppkommit på själva godset. Med hänsyn till det nyss återgivna uttalandet i förarbetena till vägtransportlagen innebär detta en avvikelse från vad som gäller för vägtransporternas del. I den förevarande paragrafen har därför erinrats om att paragrafens regler inte gäller om annat följer av 30 §, som reglerar ersättning för dröjsmålsskador.

Utom i detta undantagsfall skall enligt paragrafens *första stycke* ersättning för skada på gods i princip utgå med ett belopp som svarar mot vad godset genom skadan har minskat i värde. Beräkningen av värdeminskningen skall ske på samma sätt som enligt vägtransportlagen (jfr prop. 1974: 33 s. 118). Det gäller således att först fastställa ett matematiskt mått på värdeminskningen genom att undersöka förhållandet mellan godsets värde i skadat skick vid ankomsten till bestämmelseorten och vad godset skulle ha varit värt om det hade kommit fram i oskadat skick. Har godsets värde enligt denna beräkning minskats med t.ex. 40 procent, skall den ersättningsgilla värdeminskningen anses vara 40 procent av godsets objektiva värde på avsändningsorten vid den tidpunkt då godset togs emot till befordran. Det framräknade procenttalet anger också i vilken omfattning ersättning skall utgå för frakt och andra utlägg i samband med befordringen.

Enligt paragrafens *andra stycke* får ersättningen högst uppgå till det belopp som skulle ha utgått om godset i stället hade gått förlorat. Oavsett om skadan procentuellt sett är stor eller liten, skall värdeminskningen således ersättas så länge den inte överstiger 150 kr. multiplicerat med sändningens bruttovikt i kg. Två olika fall kan urskiljas. När värdeminskningen drabbar sändningen i dess helhet, utgör maximiersättningen det belopp som skulle ha utgått om hela sändningen hade gått förlorad. Det kan emellertid inträffa, att skadan träffar bara en del av sändningen och att detta inte påverkar värdet av sändningens övriga delar. I ett sådant fall beaktas endast vad som skulle ha utgått i ersättning vid förlust av den skadade delen. Även om endast en del av sändningen har skadats, kan det förekomma att värdet minskar också för de delar som inte har skadats fysiskt. I den mån en sändnings olika delar bildar en ekonomisk enhet, bör ersättning kunna utgå inom den vidare ram som gäller vid förlust av hela sändningen.

Dessa principer för begränsning av ersättningen gäller också enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan.

Ersättning vid dröjsmål

30 § Om järnvägen är ansvarig för dröjsmål med att lämna ut godset, skall ersättningsskyldigheten inte överstiga vad som motsvarar tre gånger befordringsavgiften. Detta gäller också i de fall då dröjsmålet har medfört skada på godset. När ersättning begärs för samma gods både enligt denna paragraf och enligt 28 eller 29 §, är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till vad som skulle ha utgått enligt 28 §, om godset hade gått förlorat.

(64 § JTS)

I denna paragraf regleras hur ersättningen skall bestämmas, när järnvägen är ansvarig för skada som har orsakats av dröjsmål med utlämningen av godset. Paragrafen motsvarar 35 § vägtransportlagen och 64 § järnvägs- trafikstadgan.

I motsats till vad som är fallet i 28 och 29 §§ anges inte i denna paragraf några särskilda grunder för hur ersättningen skall beräknas. Därav följer att ersättning för skada till följd av dröjsmål skall fastställas enligt allmänna principer. Varuhavaren måste således visa, att han genom dröjsmålet har kommit i ett sämre ekonomiskt läge än som skulle ha varit fallet om utlämningen hade skett i rätt tid. Härvid får beaktas t.ex. att han genom dröjsmålet har gått miste om handelsvinst, lidit avbräck i sin verksamhet eller blivit skadeståndsskyldig gentemot tredje man.

Som har anförts i anslutning till 29 § skall i internationell järnvägstrafik som dröjsmålsskada anses också sådan skada på godset som har uppkommit till följd av dröjsmål med godsets utlämning. Regleringen av inrikes järnvägsbefordran har anpassats till den internationella regleringen på denna punkt (jfr avsnitt 5.4.4.3). Reglerna om skadeersättning med anledning av dröjsmål är därför tillämpliga även när dröjsmålet har medfört skada på godset. En uttrycklig föreskrift om detta har tagits in i andra meningen av den förevarande paragrafen.

Medan beräkningen av dröjsmålsersättningen skall ske enligt allmänna grundsatser, gäller särskilda bestämmelser för begränsning av ersättningen. Vid dröjsmålsskada knyts maximiersättningen inte som vid transportskada till godsets bruttovikt utan till priset för befordringen. Detta pris betecknas i vägtransportlagen som "frakten" och i järnvägstrafikstadgan som "befordringsavgiften". Båda uttrycken synes vara avsedda att inbegripa enbart det egentliga befordringspriset och således inte vad som i förekommande fall tas ut i tillägg till detta och inte heller utlägg av andra slag. Det belopp som det är fråga om i detta sammanhang är alltså inte detsamma som det som omfattas av rätten till kostnadsersättning enligt 28 eller 29 §. För att ange att dröjsmålsersättningen grundas på ett snävare kostnadsbegrepp än ersättningen vid transportskada används i den förevarande paragrafen uttrycket "befordringsavgiften". Detta uttryck förekommer inte på något annat ställe i lagförslaget.

Maximiersättningen vid dröjsmål är enligt 35 § vägtransportlagen lika

med befodringsavgiften. Enligt järnvägstrafikstadgan får järnvägen begränsa sin ansvarighet till dubbla befodringsavgiften. Av skäl som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.4.4.3) har gränsen för järnvägens ansvarighet höjts till tre gånger befodringsavgiften. Detta motsvarar vad som kommer att gälla för de internationella järnvägstransporterna enligt 1980 års järnvägsfördrag.

I samband med frågan hur ersättning för dröjsmål skall bestämmas behandlas i järnvägstrafikstadgan spörsmålet i vad mån rätt till ersättning för dröjsmål och rätt till ersättning för transportskada kan föreligga samtidigt. Enligt stadgan får järnvägen friskriva sig från skyldighet att betala dröjsmålsersättning vid sidan av ersättning för förlust av godset. Vidare får järnvägen förbehålla sig att, om godset både minskas och fördröjs, inte behöva betala dröjsmålsersättning för den del av godset som inte finns i behåll. Har godset skadats vid befodrningen, skall det enligt vad som uttryckligen anges i stadgan kunna utgå både ersättning för dröjsmål och ersättning för skadan. Om ersättning för minskning eller skada skall utgå jämsides med ersättning för dröjsmål, får järnvägen förbehålla sig att den sammanlagda ersättningen inte skall överstiga vad som skulle ha utgått, om godset hade gått förlorat i sin helhet.

Vägtransportlagen innehåller inte några föreskrifter i detta avseende. Enligt lagens förarbeten skulle det emellertid vara uteslutet att tillämpa dröjsmålsreglerna, när godset helt och hållet har gått förlorat. Av detta skulle enligt förarbetena följa att, när ersättning utgår dels för minskning eller skada, dels för dröjsmål, den sammanlagda ersättningen inte får överstiga vad som skulle ha utgått om godset hade gått förlorat (prop. 1974: 33 s. 120). Med denna ståndpunkt skulle en reglering liknande den som järnvägstrafikstadgan innehåller vara överflödig.

Det finns inte någon anledning att gå ifrån den ståndpunkt som har angetts i denna fråga i förarbetena till vägtransportlagen. För järnvägstransporternas del bör därför även i fortsättningen gälla, att ersättning för dröjsmål inte kan utgå när godset har gått förlorat.

Vid bedömningen av frågan om en uttrycklig reglering behövs bör beaktas följande. Transportörens dröjsmålsansvar avser enligt lagförslaget, liksom enligt vägtransportlagen, skada som uppkommer till följd av dröjsmål med godsets utlämnande. Det förefaller rimligt att med denna utgångspunkt anse, att denna typ av ansvar bara kan komma i fråga om godset verkligen blir utlämnat. Redan härigenom bör det stå klart, att ersättning för dröjsmål inte kan utgå samtidigt som ersättning för förlust. Dröjsmålsersättning får i enlighet härmed anses utesluten t.o.m. i det fallet att transportören inte är ersättningsskyldig för förlusten. Vid minskning måste motsvarande uppenbarligen gälla den del av godset som inte finns i behåll. Några föreskrifter i dessa frågor har därför inte tagits in i lagförslaget.

När gods har minskats, kan självfallet dröjsmål uppkomma med utlämnningen av det som återstår. Likaså kan det inträffa dröjsmål med utläm-

ningen av skadat gods. I fråga om gods som verkligen har blivit utlämnat innebär dröjsmålsbegreppet inte något hinder mot att dröjsmålsersättning utgår jämsides med annan ersättning. Varuhavaren har därför möjlighet att för samma sändning begära ersättning dels enligt 28 eller 29 §, dels enligt den förevarande paragrafen. Därmed skulle den sammanlagda ersättningen kunna överstiga maximiersättningen vid förlust av godset. I förarbetena till vägtransportlagen uttalas emellertid att den sammanlagda ersättningen inte får vara större än ersättningen för förlust. Samma princip ligger till grund för järnvägstrafikstadgans reglering. Detta måste vara en rimlig ståndpunkt. Den nyssnämnda grundsatsen att dröjsmålsersättning inte kan utgå för gods som har gått förlorat kan emellertid inte åberopas till stöd för någon ersättningsbegränsning i sådana fall då godset verkligen har lämnats ut. För dessa fall måste därför den begränsning som skall gälla när dröjsmålsersättning och transportskadeersättning utgår samtidigt anges i lagtexten. En föreskrift härom finns i tredje meningen av den förevarande paragrafen.

Enligt järnvägstrafikstadgans motsvarighet till denna föreskrift får järnvägen förbehålla sig att den sammanlagda ersättningen inte skall överstiga vad som skulle ha utgått, om godset hade förlorats i sin helhet. Denna formulering skulle kunna uppfattas så, att maximiersättningen skall bestämmas med utgångspunkt från ansvarsförhållandena i det aktuella fallet. Om järnvägen är ansvarig för dröjsmål men endast till en mindre del ansvarig för den inträffade minskningen, skulle regeln med denna tolkning kunna leda till att dröjsmålsersättningen måste reduceras. Ett sådant resultat kan dock inte anses godtagbart. Syftet är bara att förhindra att den högsta ersättning som över huvud taget skulle kunna ha kommit i fråga vid förlust av godset överskrids. Föreskriften har därför utformats på det sättet att ersättningsskyldigheten är begränsad till vad som skulle ha utgått enligt 28 § om godset hade gått förlorat.

Om godset kommer fram oförminskat och oskadat men fördröjt, skulle detta undantagsvis kunna medföra en mer omfattande ersättningsskyldighet för järnvägen än om godset hade gått förlorat. Detta skulle kunna inträffa t.ex. i fråga om skrymmande men föga värdefullt gods. Det skulle kunna sättas i fråga om inte principen att järnvägens ersättningsskyldighet inte skall överstiga den gräns som gäller vid godsets förlust borde tillämpas också i ett sådant fall och dröjsmålsersättningen reduceras i enlighet därmed. Denna princip synes emellertid inte tillämpas på detta sätt i något regelsystem. I paragrafen har inte heller förlustersättningen föreskrivits som absolut maximum i något annat fall än när det gäller samtidig ersättning för minskning eller skada och ersättning för dröjsmål. Detta framgår av att begränsningsregeln i tredje meningen är tillämplig bara på det fallet att ersättning för samma gods begärs både enligt den förevarande paragrafen och enligt 28 eller 29 §.

Reklamation

31 § Den som vill begära ersättning av järnvägen för att gods har minskats, skadats eller gått förlorat eller för dröjsmål med att lämna ut godset, skall utan oskäligt uppehåll göra anmärkning till järnvägen om minskningen, skadan, förlusten eller dröjsmålet. Den som inte gör detta har förlorat rätten till ersättning, om inte järnvägen har orsakat skadefallet uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet.

(83–86 §§ JTS)

För att varuhavaren skall bevara rätten till ersättning för minskning, skada eller dröjsmål fordras i regel att han skyndsamt underrättar järnvägen om skadefallet. Närmare regler om detta finns i denna paragraf, som motsvarar 40 § vägtransportlagen och täcker i huvudsak samma fall som 83–86 §§ järnvägstrafikstadgan.

Enligt järnvägstrafikstadgan får järnvägen som villkor för rätten att framställa anspråk på ersättning för minskning, skada eller dröjsmål föreskriva att innehavaren inom viss frist lämnar meddelande om skadefallet. Med stöd av stadgan har i normalvillkoren angetts, att anmärkning med anledning av synlig minskning eller skada skall göras senast när godset tas emot. Om skadan eller minskningen inte var synlig, skall anmärkningen framställas inom tio dagar från mottagandet. Anmärkning i anledning av dröjsmål skall göras inom en månad från det godset lämnades ut.

I järnvägstrafikstadgan anges sålunda exakta frister för reklamation. Utredningen har efter mönster av vägtransportlagen föreslagit, att reklamationsfristen skall anges på ett mera flexibelt sätt. Enligt utredningens förslag skall reklamation göras "utan oskäligt uppehåll". Utredningen har uttalat att, även om detta sätt att ange reklamationsfristen ger utrymme för att beakta omständigheterna i det enskilda fallet, de tidsangivelser som föreskrivs i normalvillkoren borde tjäna som måttstock i normalfallen. Enligt utredningen borde det i kommersiella förhållanden endast sällan finnas anledning att godta anmärkningar som skulle ha ansetts för sent framställda enligt normalvillkoren.

Under remissbehandlingen har dessa uttalanden kritiserats av konsumentverket. Verket har sålunda ansett att en enskild konsument alltid bör ha 14 dagar på sig för att framställa en anmärkning. Enligt verket brukar uttrycket utan oskäligt uppehåll anses betyda omkring 14 dagar. Verket har erinrat om att marknadsdomstolen i ett flertal avgöranden har fastslagit att alltför korta reklamationsfrister är att anse som oskäliga enligt lagen (1971:112) om förbud mot oskäliga avtalsvillkor och att domstolen har ansett reklamationsfrister på åtta eller tio dagar oskäliga gentemot enskilda konsumenter.

Mot bakgrund av vad marknadsdomstolen har uttalat torde uttrycket "utan oskäligt uppehåll" åtminstone när det gäller enskilda konsumenter få anses betyda ca 14 dagar.

Det har inte ansetts nödvändigt att i lagtexten särskilt ange från vilken tidpunkt reklamationsfristen beräknas. Utgångspunkten för reklamationsfristen bör liksom enligt gällande rätt vara den tidpunkt då godset togs emot. Detta innebär, att godsmottagaren i eget intresse bör undersöka godset när det lämnas ut till honom.

Även i övrigt har denna paragraf utformats i nära överensstämmelse med vägtransportlagen. Andra meningen avviker dock från vägtransportlagens lydelse. Genom den valda formuleringen understryks kravet på orsakssamband mellan järnvägens uppsåtliga eller grovt vårdslösa förfarande och skadefallet.

Enligt järnvägstrafikstadgan får varuhavaren inte bara åläggas att reklamera utan också att låta järnvägen undersöka godset. Med stöd härav har järnvägarna i normalvillkoren (art. 94.3) fört in en föreskrift om att varuhavaren i vissa fall förlorar sin rätt till talan, om han inte låter järnvägen undersöka gods som han påstår vara minskat eller skadat. Denna reglering, som har en motsvarighet i CIM art. 46, synes emellertid kunna medföra att varuhavaren förlorar sin talerätt, även om en minskning eller skada bevisligen har förelegat men detta av någon anledning inte har blivit verifierat av järnvägen. En sådan inskränkning i talerätten framstår lätt som stötande. Den torde inte heller vara påkallad av järnvägens intresse. En varuhavare, som vid utlämningen av godset anmärker att det är skadat men ändå för bort det innan järnvägen har kunnat besiktiga det, kommer nämligen i ett sämre bevisläge. På grund härav har i järnvägstrafiklagen inte tagits upp några föreskrifter om att talerätten kan gå förlorad, om varuhavaren inte låter järnvägen undersöka godset.

Järnvägstrafikstadgan innehåller i 83 § tredje stycket en föreskrift om att järnvägen i ett visst fall får förbehålla sig rätt till ersättning för undersökning av godset med anledning av påstående om minskning eller skada. Med stöd härav har järnvägarna i normalvillkoren förbehållit sig rätt till ersättning för undersökningen, om undersökningen inte visar att minskning eller skada för vilken järnvägen är ansvarig har förekommit i vidare mån än järnvägen har medgett före undersökningen. För det fallet att varuhavaren påstår att godset har fler skador än järnvägen har medgett och undersökningen visar att detta påstående är riktigt, skall varuhavaren enligt den nämnda bestämmelsen i normalvillkoren ändå bekosta undersökningen, om det senare fastställs att skadorna har orsakats av någon omständighet för vilken järnvägen inte svarar.

Det kan inte anses rimligt att varuhavaren skall betala kostnaderna för en undersökning som bekräftar att godset har de skador som han har påstått. Frågan om vem som i olika fall skall bekosta en undersökning av godset är emellertid knappast av ett sådant slag att den bör regleras i den föreslagna järnvägstrafiklagen. Lagen innehåller därför inte någon föreskrift i detta ämne. Det får i stället ankomma på parterna att inom avtalsfrihetens ram genomföra den reglering av undersökningskostnaderna som de finner lämplig. I den mån denna reglering rör förhållandet mellan järnvägen

och en konsument, är givetvis lagen (1971: 112) om förbud mot oskäligen avtalsvillkor tillämplig. Det kan nämnas att regeringen den 28 maj 1983 har beslutat inhämta lagrådets yttrande över ett förslag till lag om avtalsvillkor mellan näringsidkare.

En utebliven reklamation medför enligt den förevarande paragrafen inte att rätten till ersättning går förlorad, om skadefallet har orsakats med uppsåt eller genom grov vårdslöshet på järnvägens sida. Utöver dessa omständigheter nämns i 86 § järnvägstrafikstadgan att "järnvägen förfarit svikligt" som en anledning till att reklamation inte behövs. Något undantag från reklamationsskyldigheten vid svikligt förfarande från järnvägens sida fanns inte i 1925 års stadga, och något sådant undantag finns inte heller i CIM. Detta undantag nämns inte i vägtransportlagen. Några exempel på handlingssätt som innefattar svikligt förfarande har inte nämnts i förarbetena till 1966 års stadga. Ett tänkbart fall är att järnvägen genom vilseledande medvetet har förmått varuhavaren att underlåta reklamation. Järnvägen kan t.ex. känna till en skada men försöka dölja den för varuhavaren. Sådana fall torde vara ytterst sällsynta. Det får antas att en järnväg inte skulle vidhålla en invändning om taleförlust på grund av utebliven reklamation, om det visar sig att järnvägspersonal svikligen har förlett varuhavaren att underlåta reklamationen. Vidare torde grunderna för själva reklimationsinstitutet kunna åberopas till stöd för att talerätten i dessa fall inte har gått förlorad. Det har därför inte ansetts nödvändigt att särskilt nämna svikligt förfarande i lagtexten.

Befordran som utförs av flera järnvägar efter varandra

32 § Om befordran utförs av flera järnvägar efter varandra på grund av ett och samma befordringsavtal, är varje järnväg ansvarig för befordringen i dess helhet enligt avtalet. För en järnväg som inte själv har slutit befordringsavtalet inträder ansvarigheten i och med att järnvägen tar emot godset.

(71 § JTS)

Föreskrifter angående godssamtrafik på svenska järnvägar har utfärdats av regeringen den 6 juni 1962. Dessa föreskrifter berör emellertid inte ansvarigheten gentemot varuhavaren för de järnvägar som deltar i samtrafiken.

Denna fråga regleras f.n. i 71 § järnvägstrafikstadgan. Motsvarande regler har tagits upp i den förevarande paragrafen. För vägtransporternas del finns en motsvarande reglering i 43 § vägtransportlagen.

Enligt den förevarande paragrafen är huvudregeln att alla transportörer som deltar i en genomgående befordran har ett solidariskt ansvar för befordringen i dess helhet. Detsamma gäller enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan. En förutsättning för den solidariska ansvarigheten är dock enligt vägtransportlagen att godset åtföljs av en fraktsedel. I överensstämmelse med järnvägstrafikstadgan görs i denna paragraf inte något undantag för fraktsedelslösa transporter.

På grund av det solidariska ansvaret kan en transportör, som har utfört en del av en genomgående befordran, bli ersättningsskyldig mot varuhavaren även för skador som bevisligen har inträffat under en annan del av befordringen. Enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan kan dock ansvar inte göras gällande mot en transportör som visserligen enligt befodringsavtalet skulle ha utfört en delbefordran men som inte har fått godset i sin besittning. Av skäl som har anförts i den allmänna motivering- en (avsnitt 5.4.2) har emellertid transportkunden enligt denna paragraf alltid rätt att föra talan mot den avtalsslutande järnvägen, även om denna järnväg inte har övertagit godset. Såsom har framgått av det föregående innebär lagförslaget bl.a. att befodringsavtalet inte längre är ett realavtal. Detta innebär, att ett bindande avtal kan föreligga redan innan den första järnvägen har tagit emot godset. Varuhavaren måste då kunna rikta krav mot den järnväg med vilken han har slutit ett sådant avtal, oavsett om denna järnväg har tagit emot godset. I praktiken blir detta dock sällan aktuellt.

I fråga om omfattningen av den solidariska ansvarigheten föreskrivs i vägtransportlagen, att delfraktföraren är ansvarig enligt de villkor som anges i fraktsedeln. Därmed torde avses att ingen delfraktförare skall vara skyldig att uppfylla ett villkor som inte kan anses ha framgått av fraktse- deln när han innehade denna. Ansvaret får således antas inte omfatta andra förpliktelser än dem som delfraktföraren kände till eller åtminstone borde ha känt till.

Det är en fördel om grundsatsen om delfraktförarnas solidariska ansva- righet kan tillämpas utan undantag. Förutsättningarna för detta torde vara betydligt större vid järnvägsbefordran än vid vägbefordran. De rättssub- jekt som kan uppträda på fraktförarsidan vid en inrikes genomgångsbe- fordran med järnväg är mycket få och står i nära kontakt med varandra. Med hänsyn till den identitet som således kan sägas råda på järnvägssidan synes det vara möjligt att låta ett villkor som en trafikant avtalar med någon av de järnvägar som deltar i en genomgångsbefordran bli gällande också mot de övriga järnvägar som har tagit emot godset, även om dessa inte har fått del av villkoret. Detta torde också vara innebörden av före- skriften i järnvägstrafikstadgan att varje järnväg blir ansvarig "enligt be- fordringsavtalet". Samma formulering har i princip använts i den föreva- rande paragrafen. Detta innebär, att ett villkor som måste anses ingå i befodringsavtalet kan göras gällande också mot en järnväg som varken kände till eller borde ha känt till villkoret när den utförde sin del av befodringen, eller som redan hade utfört denna när villkoret blev avtalat.

33 § Talan rörande befordran som avses i 32 § får föras mot varje järnväg som är ansvarig för befodringen. Mot den järnväg som skall utföra den avslutande delen av befodringen får talan föras, även om denna järnväg inte har övertagit godset.

När flera järnvägar deltar i en befordran på grund av ett och samma befodringsavtal, uppkommer frågan mot vilken eller vilka av järnvägarna som varuhavaren kan göra sitt ersättningsanspråk gällande. I järnvägstrafikstadgan finns en utförlig reglering av denna fråga. Enligt huvudregeln kan trafikanten väcka talan antingen mot avsändningsjärnvägen eller mot bestämelsejärnvägen eller mot den järnväg hos vilken den omständighet inträffade som utgör grunden för ansvaret. I inrikes trafik förekommer det inte att mer än ett fåtal järnvägar deltar i en genomgående godsbefordran. Den nämnda regeln kan därför i praktiken antas innebära, att talan så gott som alltid får föras mot var och en av de deltagande järnvägarna. Den torde också endast undantagsvis leda till att talan inte får väckas mot en järnväg som har deltagit i en genomgångsbefordran.

Enligt den förevarande paragrafen får talan väckas mot varje järnväg som är ansvarig enligt 32 §. Detta innebär i huvudsak endast en formell förenkling i förhållande till järnvägstrafikstadgans reglering. Bestämmelsen skulle emellertid innebära, att talan inte får riktas mot en järnväg som inte har övertagit godset. Enligt järnvägstrafikstadgan får emellertid talan föras mot bestämelsejärnvägen, även om denna inte har fått godset överlämnat till sig. En motsvarande regel finns i 44 § vägtransportlagen. Praktiska skäl talar för en sådan reglering. I andra meningen av den förevarande paragrafen föreskrivs därför att talan alltid får föras mot den järnväg som skall utföra den avslutande delen av befordringen, även om denna järnväg inte har övertagit godset och därför inte är ansvarig för genomgångsbefordringen.

Paragrafen är tillämplig på alla anspråk som kan grundas på avtalet om genomgångsbefordringen.

4 Kap. Befordran av inskrivet resgods

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel tillämpas på resgods som har inskrivits för befordran med järnväg i allmän inrikes trafik. På trafik mellan Sverige och utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV).

Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för samtliga järnvägar.

(1 § samt 71 § jämförd med 25 § JTS)

Detta kapitel innehåller en reglering av rättsförhållandet mellan järnvägen och den resande i fråga om egendom som järnvägen tar emot av den resande för befordran i anslutning till resan.

I första stycket skiljs mellan inrikes befordran och befordran mellan Sverige och utlandet. Med inrikes befordran förstås, liksom när det gäller godstrafik, befordran som försiggår uteslutande inom Sverige. En sådan

resgodsbefordran bör betraktas som inrikes befordran, även om befordringen sker i anslutning till en resa som företas med internationell befordringshandling.

Inrikes befordran av inskrivet resgods faller utanför regleringen i kapitlet, om befordringen inte försiggår i allmän trafik. Detsamma gäller enligt järnvägstrafikstadgan. Det kan ifrågasättas om detta undantag har någon praktisk betydelse. Befordran av inskrivet resgods torde knappast förekomma på spåraneläggningar utanför det allmänna järnvägsnätet. Den begränsning till allmän trafik som finns i järnvägstrafikstadgan har dock behållits av principiella skäl.

Till skillnad från vad som gäller för godsbefordran enligt 3 kap. 1 § är tillämpningsområdet för det förevarande kapitlet inte begränsat till befordran av inskrivet resgods som sker mot betalning. Däremot är det förevarande kapitlet tillämpligt bara på sådan resgodsbefordran som kan sägas ha samband med ett avtal om personbefordran (jfr 4 kap. 2 §).

Befordran av inskrivet resgods mellan Sverige och utlandet är f.n. i regel underkastad regleringen i CIV. Som förutsättning för att en befordran skall omfattas av CIV gäller emellertid att den resande och hans resgods befordras med internationell befordringshandling. I vilka förbindelser internationell befordringshandling skall utfärdas fastställs genom internationella tariffier. Bl.a. genom ändring i dessa skulle det kunna inträffa, att persontrafiken på någon linje mellan Sverige och utlandet inte längre kom att regleras av CIV. Av andra meningen följer att järnvägstrafiklagens bestämmelser om befordran av inskrivet resgods i så fall skall tillämpas på trafiken på denna linje.

Om en viss befordran omfattas av CIV, blir det förevarande kapitlet tillämpligt endast i de undantagsfall då det i CIV anges att svenska bestämmelser är tillämpliga, direkt eller enligt allmänna internationellt privaträttsliga regler. Sålunda skall enligt CIV utlämning av resgods som har skrivits in utomlands för befordran till Sverige äga rum enligt de bestämmelser som gäller för den utlämnande järnvägen, om inte annat föreskrivs i CIV. Kapitlets bestämmelser kan också bli tillämpliga på en befordran som omfattas av CIV såvitt gäller frågor som inte är materiellt reglerade i CIV. Den tid inom vilken inskrivet resgods skall avhämtas enligt 6 och 7 §§ gäller t.ex. också i fråga om befordran som är underkastad CIV, om resgodset skall lämnas ut i Sverige.

I CIV art. 1 § 3 finns en särbestämmelse för det fallet att trafiken mellan stationer i två grannstater bedrivs uteslutande av den ena statens järnvägar. Enligt denna bestämmelse är sådan trafik underkastad lagstiftningen i den stat till vilken de trafikerande järnvägarna hör. Detta gäller dock endast om hinder inte möter enligt lag eller annan författning i någon av staterna. Den trafikeringsituation som den nämnda bestämmelsen tar sikte på föreligger, när det gäller direkt trafik mellan Norge och stationerna Charlottenberg, Storlien och Vassijaure. Sådan trafik bedrivs uteslutande

av de norska statsbanorna, och direkt befordran av inskrivet resgods mellan dessa stationer och Norge skulle således vara underkastad norsk lag, om annat inte är föreskrivet. Andra meningen av det förevarande stycket måste emellertid anses ha den verkan att CIV:s hänvisning till norsk lag sätts åt sidan. Därav följer dock inte utan vidare att järnvägstrafiklagen i stället blir tillämplig. Vilken av de båda ländernas rättsordningar som skall tillämpas får avgöras med hjälp av sedvanliga internationellt privaträttsliga regler. I den mån inte dessa regler anger att den materiella rättsfrågan skall bedömas enligt norsk rätt, skall emellertid den svenska järnvägstrafiklagen tillämpas också på en sådan befordran till och från utlandet som det nu är fråga om.

När flera järnvägar på grund av ett och samma befodringsavtal utför godsbefordran efter varandra, gäller principen att samtliga de deltagande järnvägarna har ett solidariskt ansvar för hela befordringen. Närmare regler om detta finns i 3 kap. 32 och 33 §§. Principen om solidarisk ansvarighet skall tillämpas också vid genomgående befordran av inskrivet resgods. F.n. synes emellertid solidarisk ansvarighet för en sådan befordran i praktiken kunna komma i fråga bara för två järnvägsföretag. Även i övrigt torde de rättsliga problem som uppkommer vid denna form av befordran ha ganska begränsad omfattning. Det finns därför knappast anledning att i detta sammanhang i lagen ta in någon utförlig reglering av genomgångsbefordran av inskrivet resgods. I *andra stycket* sägs därför att kapitlet i tillämpliga delar gäller för varje järnväg som enligt befodringsavtalet skall delta i befordran av inskrivet resgods. I enlighet härmed kan t.ex. reklamation och ersättningskrav med anledning av transportskada eller dröjsmål framställas hos vilken som helst av dessa järnvägar.

Inskrivet resgods

2 § Som inskrivet resgods anses egendom som järnvägen i anslutning till avtal om personbefordran tar emot av resande för befordran på den sträcka som personbefodringsavtalet omfattar.

(15 § JTS)

I denna paragraf anges vad som skall betraktas som inskrivet resgods.

Egendom skall anses som inskrivet resgods, om järnvägen har tagit emot den av den resande för att i anslutning till den avsedda resan under järnvägens vård befodra egendomen till resmålet eller någon annan plats längs resvägen. Detta gäller oavsett vilket slags egendom det rör sig om.

Den föreslagna järnvägstrafiklagen innehåller inte någon bestämmelse om att vissa slag av egendom är uteslutna från befordran som inskrivet resgods. Förbud mot sådan befordran kan emellertid utfärdas i annan ordning när det gäller särskilda ämnen eller föremål. Lagen innehåller inte heller någon föreskrift som ålägger järnvägen att åtaga sig befordran av inskrivet resgods. Föreskrifter om skyldighet för järnvägarna att befodra inskrivet resgods bör i stället meddelas genom förordning (jfr avsnitt

5.2.1). Mot bakgrund av de allmänna undantag från befordringsskyldigheten som kan komma att föreskrivas kan järnvägarna meddela allmänheten vilka slag av egendom som järnvägen inte tar emot för befordran som inskrivet resgods.

Det åligger naturligtvis järnvägspersonalen att se till att egendom, som enligt författningsföreskrifter inte får befordras som inskrivet resgods eller som järnvägen enligt vad den har förklarat i offentligt tillkännagivande inte tar emot för sådan befordran, inte tas emot. Skulle egendomen trots detta tas emot, skall egendomen anses som inskrivet resgods. Kapitlets bestämmelser blir således i princip tillämpliga på järnvägens befattning med egendomen. Av detta följer i allmänhet, att järnvägen blir skyldig att ta vård om egendomen för den resandes räkning. Som framgår av 4 § kan emellertid järnvägen i vissa fall göra sig fri från sitt befodringsåtagande. Denna möjlighet föreligger, så snart egendomen är av farlig beskaffenhet. Vidare kan järnvägen vägra att befordra sådan egendom som järnvägen har förklarat sig inte ta emot för inskrivning som resgods, om järnvägen varken kände till egendomens verkliga beskaffenhet eller hade anledning att undersöka egendomen när den överlämnades för befordran.

Som nämnts skall egendom som järnvägen har tagit emot för befordran som inskrivet resgods betraktas som sådant så snart egendomen har tagits emot. På denna punkt skiljer sig den förevarande paragrafen från järnvägsstrafikstadgan. Enligt stadgan blir egendomen "inskriven" först om och när resgodsbevis utfärdas. För att det förevarande kapitlet skall tillämpas är det alltså inte nödvändigt att en sådan "inskrivning" har skett. Det skulle därför kunna hävdas, att termen "inskrivet resgods" inte är helt riktig. Emellertid är järnvägen också enligt 3 § skyldig att utfärda resgodsbevis. Det får antas bli mycket ovanligt att järnvägen underlåter att göra detta. Det måste därför anses berättigat att också i fortsättningen använda termen inskrivet resgods. Denna term förekommer också i luftfartslagen och i den svenska översättningen av CIV.

Resgodsbevis

3 § När järnvägen tar emot resgods som den resande lämnar för befordran, skall järnvägen bekräfta mottagandet genom att utfärda resgodsbevis.

Är resgodset vid inlämningen i bristfälligt skick eller visar det tydliga tecken på att vara skadat, skall järnvägen anteckna detta i resgodsbeviset. Om den resande inte godtar en sådan anteckning och järnvägen genast återlämnar resgodset, blir järnvägen fri från sin skyldighet att befordra resgodset.

(16 § JTS)

I denna paragraf regleras utfärdande av resgodsbevis.

En järnväg som tar emot egendom för befordran som inskrivet resgods är enligt *första stycket* skyldig att utfärda resgodsbevis. Några närmare föreskrifter om resgodsbevisets utformning och innehåll har inte ansetts

nödvändiga. Av bestämmelsen framgår, att resgodsbeviset är avsett att utgöra en bekräftelse på att järnvägen har tagit emot egendomen för befordran som inskrivet resgods. Av detta följer, att resgodsbeviset måste innehålla sådana uppgifter att den överlämnade egendomen med hjälp av beviset kan identifieras och klassificeras som inskrivet resgods.

I sak avviker denna paragraf knappast från vad som nu gäller enligt 16 § första stycket järnvägstrafikstadgan. Genom den något annorlunda formuleringen i den förevarande paragrafen understryks att resgodsbeviset skall utfärdas redan när den resande överlämnar resgodset i järnvägens besittning och inte först vid en senare tidpunkt. Resgodsbeviset skall lämnas till den resande. Ett resgodsbevis skall utfärdas bara när järnvägen tar emot resgods av resande. En järnväg som vid genomgångsbefordran tar emot resgods från en föregående järnväg behöver således inte bekräfta mottagandet med resgodsbevis.

Järnvägen är givetvis skyldig att utfärda resgodsbevis bara i de fall då resgods överlämnas till järnvägen på villkor att järnvägen till dess att godset lämnas ut ensam skall ha resgodset i sin besittning. Detta innebär något mera än att befordringen sker i ett utrymme som järnvägen har anvisat och som inte är under den resandes omedelbara uppsikt. Den omständigheten att t.ex. järnvägen har medgett att de resande placerar sina skidor i en godsvagn innebär sålunda inte att skidorna skall anses som inskrivet resgods.

Enligt CIV är den resande skyldig att när han tar emot resgodsbeviset förvissa sig om att det är utfärdat enligt de uppgifter som han har lämnat. Någon sådan föreskrift finns inte i järnvägstrafikstadgan. En sådan föreskrift finns däremot i normalvillkoren. Där anges dock inte vilken följd en resandes underlåtenhet att kontrollera uppgifterna har.

I lagförslaget har inte tagits upp någon särskild föreskrift om skyldighet för den resande att granska resgodsbeviset. Järnvägen har sålunda inte någon generell befrielse från ansvar för hur resgodsbeviset fylls i. Om en resande inte kontrollerar resgodsbeviset och därmed försummar att rätta till eventuella misstag från järnvägens sida, torde det ofta kunna anses att den resande har handlat oaktsamt. I den mån den resandes försummelse medför en skada som i princip omfattas av järnvägens ansvar, kan järnvägen i vanlig ordning åberopa denna försummelse som grund för ansvarsbefrielse eller jämkning av skadeståndet.

Som tidigare nämnts anses den omständigheten att järnvägen utan att göra någon anmärkning har tagit emot egendom till befordran berättiga till antagandet att egendomen vid mottagandet såg ut att vara i gott skick. När det gäller godsbefordran har denna presumptionsregel och den därmed förbundna skyldigheten för järnvägen att besiktiga egendomen uttryckligen nämnts i lagtexten (3 kap. 8 § andra stycket och 9 § andra stycket).

För befordran av inskrivet resgods kan en motsvarande reglering genomföras på ett enklare sätt. Till skillnad från fraktsedeln torde nämligen

som tidigare har nämnts (avsnitt 5.5.2) resgodsbeviset endast sällan behöva användas som bevismedel i en tvist angående den befordrade egendomens mängd, tillstånd eller bestämmelseort. Järnvägens besiktning av resgodset och betydelsen av att någon anmärkning om godsets tillstånd inte har gjorts i resgodsbeviset har därför inte reglerats direkt i lagtexten utan framgår indirekt av denna.

I enlighet härmed nämns i *andra stycket* uttryckligen möjligheten för järnvägen att i resgodsbeviset göra anteckning om resgodsets tillstånd i de fall då resgodset är i bristfälligt skick eller visar tydliga tecken på att vara skadat. I en tvist rörande den befordrade egendomens mängd, tillstånd eller bestämmelseort måste givetvis resgodsbeviset vara ett starkt bevis. Motbevisning kan emellertid föras. Kravet på motbevisningens styrka torde få ställas särskilt högt, om järnvägen har försett resgodsbeviset med en anteckning om att resgodset är i bristfälligt skick eller visar tydliga tecken på att vara skadat. Om det framgår att den resande har godtagit en sådan anteckning, måste denna anteckning anses återge det verkliga förhållandet, så länge det inte läggs fram klara bevis för motsatsen. Godtagandet kan ske genom att den resande med sin namnteckning eller på annat liknande sätt vitsordar att järnvägens anteckning i resgodsbeviset är riktig.

Även om den resande inte har godtagit en sådan anteckning, bör anteckningen ges ett högt bevisvärde. Om den resande lägger fram motbevisning, är det dock möjligt att anteckningen inte räcker som bevis. Järnvägen har givetvis svårt att förebringa ytterligare bevisning. Järnvägen ges därför rätt att vägra att åta sig befordran och att frånträda ett befordringsåtagande som redan har avgetts, om den resande inte godtar anteckningen. En förutsättning för att inlämningen av resgodset inte skall medföra någon bundenhet för järnvägen är emellertid att resgodset genast återlämnas till den resande. Denna lösning överensstämmer i allt väsentligt med vad som f.n. gäller enligt 16 § *andra stycket* järnvägstrafikstadgan.

Järnvägens rätt att avbryta befordran m.m.

4 § Om egendom av farlig beskaffenhet har överlämnats för befordran som inskrivet resgods, är järnvägen inte skyldig att fullgöra befordringen. För sådan egendom gäller 6 kap. 7 §.

Järnvägen är inte heller skyldig att som inskrivet resgods befordra egendom som inte är farlig men som järnvägen enligt vad den har gett till känna inte tar emot för sådan befordran på grund av andra särskilda egenskaper hos egendomen. Järnvägen är dock skyldig att befordra egendom som den har tagit emot, om järnvägen vid mottagandet kände till eller borde ha fastställt att egendomen hade sådana särskilda egenskaper.

Är järnvägen inte skyldig att befordra inskrivet resgods, får järnvägen lägga upp resgodset för förvaring för den resandes räkning. Järnvägen har därvid rätt till ersättning för kostnader och skador som resgodsets inlämning eller befordran har förorsakat. Rätt till ersättning för skador föreligger dock inte, om järnvägen har underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra skadorna, trots att den insåg eller borde ha insett att de sannolikt skulle uppkomma.

(17 och 27 §§ JTS)

Som har framhållits i anslutning till 2 och 3 §§ kan järnvägen i vissa fall vägra att ta emot egendom som den resande vill lämna in för befordran som inskrivet resgods. Trots detta kan det självfallet inträffa att egendom tas emot som resgods, fastän detta inte borde ha skett. Frågan om järnvägen i ett sådant fall är skyldig att fullgöra sitt befordringsåtagande behandlas i den förevarande paragrafen.

Vid bedömningen av om järnvägen är skyldig att fullgöra ett avtal om befordran av inskrivet resgods skall hänsyn i första hand tas till resgodsets farlighet. Om resgodset är av farlig beskaffenhet, är järnvägen inte under några omständigheter skyldig att fullgöra befordringen. Detta anges i paragrafens *första stycke*, som dessutom innehåller en hänvisning till 6 kap. 7 §. I det sistnämnda lagrummet anges de inskränkningar i järnvägens vårdplikt som gäller generellt för farlig egendom som järnvägen har fått i sin besittning genom att handresgods har tagits om hand eller inskrivet resgods tagits emot utan att föreskrivna upplysningar om dess farlighet har lämnats. Till följd av dessa inskränkningar i vårdplikten kan järnvägen vara berättigad inte bara att avbryta en befordran av farlig egendom som har tagits emot som inskrivet resgods utan också att avlägsna, oskadliggöra eller förstöra egendomen.

I fråga om farlig egendom är sålunda järnvägen enligt första stycket av den förevarande paragrafen inte skyldig att fullgöra befordringen ens om järnvägen var medveten om egendomens farliga beskaffenhet, när egendomen togs emot till befordran. I paragrafens *andra stycke* regleras befordringsskyldigheten såvitt gäller egendom som inte är farlig men som järnvägen enligt vad den har gett till känna inte tar emot för befordran som inskrivet resgods på grund av andra särskilda egenskaper hos egendomen. Beträffande sådan egendom är järnvägens "goda tro" vid mottagandet avgörande för om järnvägen skall vara skyldig att fullgöra befordringen eller ej. Om järnvägen vid den tidpunkt då egendomen togs emot för befordran som inskrivet resgods kände till att det rörde sig om egendom som hade kunnat avvisas, är järnvägen skyldig att utföra befordringen. Detsamma gäller, om järnvägen visserligen inte kände till att egendomen var av sådan beskaffenhet att den hade kunnat avvisas men det med hänsyn till omständigheterna får anses att järnvägen borde ha tagit reda på detta förhållande, t.ex. genom att väga ett kolli som kunde misstänkas ha för hög vikt. Om däremot egendomens verkliga beskaffenhet inte var känd och det saknades rimlig anledning att kontrollera den, har järnvägen rätt att avbryta befordringen så snart det visar sig att egendomen är av sådan beskaffenhet att den hade kunnat avvisas redan vid inlämningen.

I paragrafens *tredje stycke* ges en allmän föreskrift om hur järnvägen skall förfara, om inskrivet resgods visar sig vara av sådan beskaffenhet att järnvägen enligt första eller andra stycket inte är skyldig att fullgöra befordringen. Järnvägens handlingsmöjligheter i denna situation regleras

delvis i annat sammanhang. Om det är nödvändigt på grund av egendomens farlighet, kan järnvägen med stöd av 6 kap. 7 § avlägsna, oskadliggöra eller förstöra egendomen. I den mån inte författningsmässiga eller praktiska hinder föreligger, kan järnvägen självfallet välja att verkställa befordringen, fastän järnvägen inte är skyldig att göra detta. Om järnvägen inte utnyttjar någon av dessa utvägar, återstår att i enlighet med första meningen i förevarande stycke lägga upp egendomen för förvaring för den resandes räkning. Som framgår av 8 § andra stycket befriar sig järnvägen på detta sätt från det transportöransvar som har uppkommit genom att egendomen skrivits in som resgods. Järnvägens befattning med inskrivet resgods som har lagts upp för förvaring regleras i 7 §.

I tredje stycket regleras också ansvarigheten för kostnader eller skador som uppkommer för järnvägen på grund av att en resande för befordran som inskrivet resgods har överlämnat egendom som järnvägen inte är skyldig att befordra som resgods. När en skada orsakas av sådan egendom, torde den resande inte sällan kunna göras ansvarig för skadan med stöd av allmänna skadeståndsregler. Ibland kan dock omständigheterna vara sådana, att fel eller försummelse knappast kan läggas den resande till last. Också i ett sådant fall har det ansetts ligga närmare till hands att den resande bär ansvaret för egendomens skadliga egenskaper än att järnvägen gör det (jfr avsnitt 5.5.6).

Som huvudregel gäller därför, att den resande har strikt ansvar för sådana kostnader eller skador. Med kostnader avses här i första hand järnvägens utgifter för skäligen åtgärder för att förebygga skador. Det är givetvis angeläget att sådana åtgärder faktiskt vidtas. Järnvägen har därför alltid rätt till ersättning för skäligen åtgärder för att motverka en skaderisk men däremot inte rätt till ersättning för skador som har uppkommit efter det att järnvägen insåg eller borde ha insett skaderisken men underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att motverka denna. Dessa fall omfattas således inte av den resandes strikta ansvar. För skador som järnvägen inte har haft anledning att räkna med svarar den resande däremot enligt huvudregeln.

Den resandes strikta ansvar för kostnader eller skador som orsakas av att han överlämnar egendom för befordran som inskrivet resgods är som nämnts begränsad till det fallet att järnvägen inte därmed har blivit skyldig att fullfölja befordringen. Detta utesluter självfallet inte att den resande kan bli ersättningsskyldig för kostnader eller skador som har uppkommit under en resgodsbefordran som järnvägen har varit skyldig att utföra. Ersättningsskyldigheten måste emellertid i ett sådant fall grundas på allmänna skadeståndsregler, vilket förutsätter att järnvägen kan visa att den resande gjorde sig skyldig till vårdslöshet när han överlämnade egendomen för befordran som inskrivet resgods.

Utlämnning av inskrivet resgods m.m.

5 § Innehavaren av resgodsbeviset är berättigad att få ut resgodset på

bestämelsestationen mot att han lämnar tillbaka beviset. Järnvägen får dock inte lämna ut resgodset, om det skäligen kan antas att innehavaren av resgodsbeviset använder beviset obehörigen.

Kan den som begär utlämning inte lämna tillbaka resgodsbeviset, skall järnvägen ändå lämna ut resgodset, om den som begär utlämning visar att han har rätt till godset. Råder osäkerhet rörande rätten till godset, får järnvägen fordra att säkerhet ställs.

Om järnvägen lämnar ut inskrivet resgods i strid med första eller andra stycket, är järnvägen skyldig att ersätta skada som därigenom uppkommer för den som har rätt till godset.

(20 och 21 §§ JTS)

Denna paragraf innehåller bestämmelser om utlämning av inskrivet resgods.

Som framgår av paragrafens *första stycke* har den resande inte någon rätt att få ut resgodset på någon annan plats än på bestämelsestationen. Med bestämelsestationen avses i detta sammanhang den station till vilken resgodset skall sändas enligt avtalet om resgodsbefordran. Denna station kan vara en annan än den som är bestämelsestationen för den resande enligt personbefordringsavtalet. Det finns inte någon uttrycklig föreskrift om att bestämelsestationen skall anges i resgodsbeviset. Det förutsätts dock att detta sker.

Den resande ges inte någon formell rätt att på motsvarande sätt som en godsavsändare förfoga över sitt resgods under befordringen. Detta överensstämmer med vad som gäller enligt järnvägstrafikstadgan. Detta innebär emellertid inte något hinder mot att järnvägen tillmötesgår den resandes begäran att t.ex. återfå resgodset på avsändningsstationen eller att få ut det på en omlastningsstation, när detta är möjligt. I stället för järnvägstrafikstadgans uttryckssätt att resgodset på den resandes begäran skall lämnas ut på bestämelsestationen sägs därför i den förevarande bestämmelsen att den resande är berättigad att få ut resgodset på bestämelsestationen.

Den tidpunkt då den resande tidigast kan kräva att resgodset lämnas ut berörs inte i denna paragraf. Den framgår av 9 § första stycket.

I den förevarande paragrafen regleras vidare till vem järnvägen skall lämna ut resgodset. Enligt huvudregeln i första styckets första mening skall järnvägen anses ha fullgjort sitt befordringsåtagande, om den lämnar ut resgodset till den som innehar resgodsbeviset. Även om det senare visar sig att innehavaren av resgodsbeviset har företett detta obehörigen och att järnvägen genom att lämna ut resgodset till honom har åstadkommit att den materiellt berättigade går miste om resgodset, är detta i allmänhet inte tillräckligt för att järnvägen skall anses ha gjort sig skyldig till avtalsbrott. Endast om omständigheterna är sådana att det finns skäl att anta att resgodsbevisets innehavare har kommit över det orättmätigt eller annars använder det utan lov, förlorar resgodsbeviset enligt andra meningen sin legitimationsverkan.

I *andra stycket* behandlas det fallet att någon begär utlämning av resgodset utan att förete resgodsbeviset. I sådana fall måste järnvägen grunda sitt avgörande av om resgodset skall lämnas ut på en bedömning av om vederbörande person har rätt till godset. Av naturliga skäl måste kraven på styrkan av den bevisning som åberopas till stöd för anspråket att få ut resgodset hållas inom måttliga gränser. Inte sällan torde en beskrivning av resgodset eller dess innehåll som överensstämmer med de verkliga förhållandena vara tillräcklig.

Andra stycket överensstämmer i sak med vad som gäller enligt järnvägs- trafikstadgan. Departementsförslaget avviker på denna punkt från utredningens förslag. I fråga om skälen till detta hänvisas till vad som anförs i allmänna motiveringen (avsnitt 5.5.3).

I järnvägstrafikstadgan finns inte några bestämmelser om järnvägens skyldighet att ersätta den skada som uppkommer till följd av att järnvägen lämnar ut inskrivet resgodset till någon som inte är berättigad att få ut det eller att utlämning till den berättigade vägras. Utredningens förslag innehåller sådana bestämmelser.

I departementsförslaget har i *tredje stycket* reglerats järnvägens ansvar för det fallet att godset lämnas ut i strid mot första eller andra stycket. Järnvägen är då skyldig att ersätta den skada som därigenom uppkommer för den som har rätt till godset. Denna ersättning skall inte bestämmas enligt de regler som gäller vid skada på eller förlust av resgodset. Någon ansvarsbegränsning gäller inte i detta fall (jfr 10 §).

I motsats till utredningens förslag innehåller departementsförslaget inte någon reglering av järnvägens skadeståndsskyldighet för det fallet att järnvägen vägrar att lämna ut resgodset till den som är berättigad att få ut det. Som anförs i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.5.3) har någon särskild reglering av denna fråga inte ansetts nödvändig.

6 § Har inskrivet resgodset inte hämtats vid utgången av fjärde dagen efter ankomstdagen, anses järnvägen därefter inneha resgodset endast för förvaring. I fråga om levande djur får järnvägen förbehålla sig en kortare avhämtningsfrist.

(23 § JTS)

I denna paragraf anges den frist inom vilken inskrivet resgodset skall avhämtas efter befordringen.

Genom att egendom skrivs in som resgodset uppkommer i allmänhet särskilda förpliktelser för järnvägen med avseende på egendomens befordran och vård. Dessa förpliktelser är avsedda att gälla till dess resgodset har kommit fram till bestämelsestationen och den resande har haft skäligen tid på sig att hämta resgodset. Normalt sker avveckling av befordringsförhållandet genom att resgodset kort efter dess ankomst lämnas ut i enlighet med den resandes begäran. Det inträffar emellertid ibland, att resgodset

ännu någon tid efter ankomsten inte har begärts utlämnat. I sådana fall uppkommer frågan hur länge järnvägen bör svara för resgodset i egenskap av transportör.

Den förevarande paragrafen överensstämmer i huvuddrag med 23 § järnvägstrafikstadgan och de bestämmelser i normalvillkoren (art. 31 och 32) som ansluter till denna bestämmelse i stadgan. Paragrafen innebär dock en viss förenkling i förhållande till vad som gäller f.n.

Enligt den förevarande paragrafen skall sålunda för inskrivet resgods i allmänhet gälla en avhämtningsfrist på fyra dagar från ankomstdagen. För levande djur ges dock järnvägen rätt att förbehålla sig en kortare avhämtningsfrist. Detta kan ske genom en föreskrift i normalvillkoren. Järnvägens befodringsåtagande omvandlas vid avhämtningsfristens utgång automatiskt till ett förvaringsåtagande. Detta innebär att järnvägens transportörsansvar enligt 8 § första stycket övergår till ett förvaringsansvar enligt 8 § andra stycket. Det i princip strikta transportöransvaret mildras då till ett förvaringsansvar som grundas på vårdslöshet men med omvänd bevisbörda.

7 § Har järnvägen innehaft inskrivet resgods för förvaring i tre månader, får järnvägen sälja resgodset. Om försäljningsvärdet uppenbarligen inte täcker försäljningskostnaderna, får resgodset bortskaffas i stället för att säljas. Vad som nu har sagts gäller dock inte, om järnvägen inom den nämnda tiden har anmodats att vidta någon annan åtgärd med resgodset och det skäligen kan krävas att järnvägen följer denna anvisning.

Utan att iakttäta den tidsfrist som anges i första stycket får järnvägen sälja resgods som är utsatt för snar förstörelse eller vars art eller tillstånd på annat sätt ger anledning till omedelbar försäljning. I fråga om levande djur får järnvägen även vidta andra åtgärder som omständigheterna kräver.

För försäljning gäller 3 kap. 21 § andra och tredje styckena i tillämpliga delar. Kan den som hade rätt till resgodset inte nås och hör han inte heller av sig inom två år från försäljningen, tillfaller dock överskottet av försäljningen järnvägen.

(24 § JTS)

I denna paragraf regleras järnvägens rätt att förfoga över inskrivet resgods som inte avhämtas.

Även sedan järnvägens befodringsåtagande har upphört i och med utgången av avhämtningsfristen, bör järnvägen vara skyldig att aktivt medverka till att den resande får tillgång till sitt inskrivna resgods. Det torde kunna förutsättas att järnvägarna, utan att särskilda föreskrifter behöver meddelas, liksom hittills om det är möjligt kommer att sätta sig i förbindelse med resande vilkas resgods de innehar för förvaring och inhämta anvisningar om hur järnvägen skall förfara med resgodset. Järnvägarna bör givetvis om möjligt följa anvisningar som en resande lämnar med anledning av en förfrågan från järnvägen eller av eget initiativ.

Järnvägens skyldighet att följa en sådan anvisning behandlas i *första*

stycket tredje meningen. Enligt järnvägstrafikstadgan föreligger en sådan skyldighet endast när det kan ske "utan olägenhet" för järnvägen. Innebörden av detta uttryck har inte berörts i förarbetena till stadgan, men uttrycket antyder en väl snäv begränsning av järnvägens skyldighet att följa anvisningar från resande. I den förevarande bestämmelsen används därför det något vidare uttryckssättet, att järnvägen skall följa den resandes anvisning om detta skäligen kan krävas. Som exempel på vad som i allmänhet skäligen kan krävas av järnvägen kan nämnas att järnvägen föranstaltar om att resgodset – vanligen mot ersättning – sänds till den resande.

I den mån inte förvaringen avbryts genom att järnvägen följer en anvisning från den resande, bör det åligga järnvägen att sörja för en fortsatt förvaring av resgodset under så lång tid att den resande rimligen ges möjlighet att tillvarata sin rätt till det. Denna tid bestäms i första stycket första meningen till tre månader. Samma tid gäller enligt järnvägstrafikstadgan.

Om järnvägen har förvarat resgodset i tre månader åt den resande utan att denne har lämnat någon anvisning som det skäligen kan krävas att järnvägen skall följa, får järnvägen sälja resgodset. Liksom när det gäller gods får järnvägen bortskaffa resgodset i stället för att sälja det, om försäljningsvärdet inte täcker försäljningskostnaderna. Det fallet att försäljning eller bortskaffande sker, fastän den resande har lämnat en anvisning som järnvägen borde ha följt, regleras inte i järnvägstrafiklagen. I ett sådant fall kan således den resande begära ersättning enligt allmänna skadeståndsregler. Detsamma gäller om järnvägen säljer inskrivet resgods före tremånadersfristens utgång och andra stycket inte är tillämpligt.

I paragrafens *andra stycke* görs vissa undantag från tremånadersregeln. Försäljning får sålunda ske före tremånadersfristens utgång, om det föreligger risk för att resgodset förstörs eller godsets art eller tillstånd på annat sätt ger anledning till det. När levande djur förvaras efter att ha befordrats som inskrivet resgods, bör försäljning med hänvisning till resgodsets särskilda art regelmässigt kunna äga rum utan att den vanliga tidsfristen behöver iakttagas. Bl.a. med hänsyn till att djur inte bör tillfogas onödigt lidande ges järnvägen också rätt att avbryta förvaringen av levande djur även genom andra åtgärder än försäljning, om omständigheterna kräver det.

I fråga om sättet för försäljningen skall enligt paragrafens *tredje stycke* vad som gäller för försäljning av gods ha motsvarande tillämpning. Om det inte är lämpligt att låta försäljningen äga rum på offentlig auktion, får den ske i annan ordning som innebär att den resandes intresse av ett tillfredsställande ekonomiskt utbyte av försäljningen tillgodoses. Försäljningen kan t.ex. samordnas med utförsäljning av överskottsmateriel. Av hänvisningen till försäljningsreglerna i godsbefordringskapitlet följer att den resande om möjligt skall i god tid underrättas om tid och plats för försäljning-

en. I fråga om inskrivet resgods torde det emellertid mera sällan vara möjligt för järnvägen att nå den resande med en underrättelse.

För regleringen av över- eller underskott som uppkommer vid försäljning av inskrivet resgods är motsvarande föreskrifter för godsbefordran tillämpliga (3 kap. 21 § tredje stycket). Det måste emellertid antas att en resande, vars inskrivna resgods har sålts, ofta kommer att förbli okänd för järnvägen. I ett sådant fall kan järnvägen inte på vanligt sätt betala ut det överskott som har uppkommit vid försäljningen, och det torde vara oklart när järnvägens skyldighet att betala ut överskottet upphör enligt gällande rätt. Betalning kan visserligen ske genom att överskottet nedsätts hos länsstyrelsen enligt lagen (1927: 56) om nedsättning av pengar hos myndighet. I den mån anspråk på utbetalning av det nedsatta beloppet inte framställs från den berättigades sida, skulle emellertid frågan om vem överskottet slutligen skall tillfalla vara öppen i tio år (jfr 7 § nämnda lag). Med hänsyn till de relativt små belopp som det normalt blir fråga om i dessa sammanhang bör en slutlig reglering ske inom betydligt kortare tid. I tredje styckets andra mening föreskrivs därför att överskott från försäljning av inskrivet resgods skall tillfalla järnvägen, om den som hade rätt till godset inte kan nås och inte heller hör av sig inom två år från försäljningen.

Om försäljningen i stället resulterar i ett underskott, har järnvägen rätt till ersättning för detta av den resande. Detta följer av hänvisningen till 3 kap. 21 § tredje stycket. Av 1 kap. 5 § följer att preskriptionstiden för järnvägens fordran på ersättning för underskott är ett år.

Järnvägens ansvarighet

8 § Järnvägen är ansvarig, om inskrivet resgods går förlorat, minskas eller skadas, medan järnvägen har hand om det.

Under den tid då järnvägen innehar resgodset för förvaring svarar järnvägen för det enligt allmänna regler om förvaring. I fråga om preskription av ersättningsanspråk gäller dock 1 kap 5 §. Om järnvägen har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar järnvägen endast för att denne har valts och getts instruktioner med tillbörlig omsorg.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om den visar att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av

1. fel eller försummelse av den resande,
2. resgodsets bristfälliga beskaffenhet, eller
3. någon omständighet som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

Järnvägen är vidare fri från ansvarighet, om den gör sannolikt att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av resgodsets särskilda beskaffenhet eller av att resgodset har saknat förpackning eller varit bristfälligt förpackat.

(25 § JTS)

I denna paragraf regleras järnvägens ansvarighet i de fall då egendom som har lämnats för befordran som inskrivet resgods går förlorad, minskas

eller skadas medan järnvägen innehar den. För sådan förlust, minskning eller skada har järnvägen antingen befodringsansvar enligt första, tredje och fjärde styckena eller förvaringsansvar enligt andra stycket.

Befodringsansvaret är enligt *första stycket* i princip ett strikt ansvar. Det strikta ansvaret modifieras dock genom de ansvarsfrihetsgrunder som anges i tredje och fjärde styckena.

Befodringsansvaret är den normala ansvarsformen. Detta ansvar inträder när resgodset överlämnas till järnvägen och består i regel till dess resgodset har lämnats ut. Innan utlämning har skett kan emellertid befodringsansvaret övergå till förvaringsansvar, om järnvägen med stöd av 4 § tredje stycket lägger upp resgodset för förvaring eller om resgodset inte hämtas inom den frist som föreskrivs i 6 §.

Järnvägens ansvarighet för resgodset upphör normalt i och med att järnvägens besittning av godset upphör på grund av att godset har lämnats ut i enlighet med den resandes begäran. Det kan emellertid förekomma, att järnvägen i stället måste ge upp besittningen till resgodset därför att detta enligt särskilda föreskrifter skall överlämnas till tullverket eller till någon annan myndighet. Eftersom järnvägens ansvarighet endast omfattar den tid då järnvägen har hand om resgodset, har järnvägen inte något ansvar för vad som händer med resgodset efter det att detta överlämnas till myndigheten. Den omständigheten att järnvägen överlämnar resgodset till en myndighet inverkar däremot inte på den resandes möjligheter att genom reklamation bevara sin rätt till ersättning av järnvägen med anledning av ett skadefall som har inträffat innan överlämnandet ägde rum.

Förvaringsansvaret är en lindrigare ansvarsform än befodringsansvaret. När järnvägen har förvaringsansvar, är den enligt *andra stycket* ansvarig enligt allmänna regler om förvaring. Detta innebär att järnvägen blir ersättningsskyldig bara för sådan förlust, minskning eller skada som den orsakar genom fel eller försummelse. Emellertid får fel eller försummelse på järnvägens sida antas vara skadeorsaken, om inte järnvägen bevisar att den inte har gjort sig skyldig till vårdslöshet.

Hänvisningen till allmänna regler om förvaring innebär vidare, att bestämmelserna om begränsning av ersättningens storlek i 10 § inte skall tillämpas, när ersättningskravet grundas på järnvägens förvaringsansvar.

Däremot skall enligt en uttrycklig föreskrift järnvägstrafiklagens preskriptionsregler (1 kap. 5 §) tillämpas också på anspråk på ersättning i anledning av förvaring i stället för de preskriptionsregler som normalt skulle gälla.

I andra stycket finns också en bestämmelse för det fall att järnvägen uppdrar åt tredje man att svara för förvaringen av inskrivet resgods. Denna bestämmelse överensstämmer med motsvarande reglering i fråga om gods-befordran (3 kap. 22 § tredje stycket sista meningen).

Som nyss har nämnts modifieras järnvägens strikta befodringsansvar för inskrivet resgods genom de ansvarsfrihetsgrunder som anges i tredje och fjärde styckena.

I järnvägstrafikstadgan anges inte uttryckligen vilka ansvarsfrihetsgrunder som gäller för inskrivet resgods. I stället sägs att i fråga om järnvägens ansvarighet för inskrivet resgods gäller i tillämpliga delar vad som föreskrivs för gods. Denna teknik har inte valts i departementsförslaget. Ansvarsfrihetsgrunderna för resgods har angetts direkt i den förevarande paragrafen.

Enligt *tredje stycket* är järnvägen fri från ansvar, om skadefallet har orsakats av något av de förhållanden som anges i lagrummet. Dessa förhållanden är fel eller försummelse av den resande, godsets bristfälliga beskaffenhet och vissa fall av s.k. force majeure. Dessa ansvarsfrihetsgrunder motsvarar tre av de fyra ansvarsfrihetsgrunder som enligt 3 kap. 23 § gäller för godsbefordran. I sistnämnda paragraf anges som ansvarsfrihetsgrund också det fallet att skadan har orsakats av en anvisning i vissa fall. Utrymmet för tillämpning av denna ansvarsfrihetsgrund torde vara mycket begränsat vid befordran av inskrivet resgods. Någon motsvarande ansvarsfrihetsgrund har därför inte tagits upp i det förevarande lagrummet.

I tredje och fjärde styckena i denna paragraf anges vilken bevisning som järnvägen måste förebbringa för att en viss ansvarsfrihetsgrund skall vara tillämplig på ett skadefall som avser inskrivet resgods. Enligt tredje stycket måste järnvägen bevisa att skadefallet har orsakats av det förhållande som åberopas som ansvarsfrihetsgrund. Därigenom understryks att de ansvarsfrihetsgrunder som anges i detta stycke skall behandlas som "icke privilegierade".

De ansvarsfrihetsgrunder som anges i *fjärde stycket* är däremot att anse som "privilegierade". I fråga om dessa grunder är beviskravet reducerat. För att en sådan ansvarsfrihetsgrund skall kunna tillämpas krävs sålunda bara att järnvägen "gör sannolikt" att skadeeffekten har uppkommit till följd av det förhållande som ansvarsfrihetsgrunden innefattar. Detta är ett enklare sätt att beskriva det beviskrav som i fråga om godsbefordran anges mera ingående i 3 kap. 24 § andra stycket.

De privilegierade ansvarsfrihetsgrunder som avser godsbefordran blir i stor utsträckning utan praktisk betydelse vid befordran av inskrivet resgods. De förhållanden som utgör privilegierade ansvarsfrihetsgrunder vid befordran av inskrivet resgods har reducerats kraftigt i jämförelse med vad som gäller vid godsbefordran utan att detta egentligen innebär att någon särskild risk som föreligger också vid befordran av inskrivet resgods har förts över på järnvägen.

Som ansvarsfrihetsgrund anges i fjärde stycket i första hand resgodsets särskilda beskaffenhet. Detta uttryck är avsett att i förkortad form motsvara formuleringen i 3 kap. 24 § första stycket 4 "att godset är av sådan beskaffenhet att det är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas". Uttrycket avses också täcka det fallet att levande djur befordras som inskrivet resgods.

Utöver denna ansvarsfrihetsgrund tas i fjärde stycket upp som privile-

gierad ansvarsfrihetsgrund endast det förhållandet "att resgodset har saknat förpackning eller varit bristfälligt förpackat". Denna ansvarsfrihetsgrund motsvarar i sak 3 kap. 24 § första stycket 2.

9 § Om järnvägen inte är beredd att på den resandes begäran lämna ut resgodset på bestämelsestationen vid en tidpunkt då järnvägen skäligen borde ha hållit det tillgängligt, är järnvägen ansvarig för skada som uppkommer för den resande genom dröjsmålet.

Järnvägen är dock fri från ansvarighet, om den visar att dröjsmålet har orsakats av något förhållande som anges i 8 § tredje stycket.

(26 § JTS)

I denna paragraf regleras järnvägens ansvarighet för dröjsmål vid resgodsbefordran.

Järnvägen har enligt gällande rätt inte något generellt ansvar för dröjsmål vid befordran av inskrivet resgods. Endast när dröjsmålet beror på att resgodset — på avsändningsstationen eller på en omlastningsstation — inte har sänts med rätt tåg eller att resgodset efter ankomsten till bestämelsestationen inte i tid har gjorts klart för utlämning, kan järnvägen göras ansvarig för dröjsmålet. Av skäl som har angetts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.5.5) har emellertid järnvägen i förslaget ålagts ett mera omfattande ansvar för att befordran av inskrivet resgods sker utan dröjsmål. Regler om detta har tagits upp i denna paragraf.

Av första stycket följer att järnvägen skall anses vara i dröjsmål, om den inte är beredd att på den resandes begäran lämna ut inskrivet resgods på bestämelsestationen vid en tidpunkt då järnvägen skäligen borde ha hållit det tillgängligt för den resande. I lagtexten finns alltså inte någon exakt bestämning av den tidpunkt då dröjsmål på järnvägens sida tidigast kan föreligga. Som utgångspunkt för den skälighetsbedömning som därför måste göras från fall till fall kan gälla, att det normalt inte bör vara fråga om dröjsmål förrän åtminstone två timmar har gått från den tidtabellsenliga ankomsttiden för den förbindelse med vilken resgodset rätteligen skulle ha befordrats. Hänsyn bör dock tas till omständigheterna i det enskilda fallet. De expeditionstider som är fastställda för resgodsutlämning bör t.ex. beaktas. Även om förseningsfristen — bestämd från denna utgångspunkt eller på något annat sätt — har gått ut, kan dock dröjsmålsansvar inte göras gällande för tiden innan den resande begär att få ut resgodset.

Det kan givetvis vara viktigt för den resande att han kan bevisa när han begärde att få ut resgodset. Järnvägen bör därför på begäran skriftligen bekräfta vid vilken tidpunkt utlämning begärdes. Någon föreskrift om detta har inte ansetts behövlig.

En förutsättning för att dröjsmålet skall medföra ersättningsskyldighet för järnvägen är att det har medfört skada för den resande. Lagtexten saknar motsvarighet till den bestämmelse i CIV (art. 32:1) som ger en resande, vars inskrivna resgods har lämnats ut för sent, rätt till viss

schablonersättning, även om han inte visar att han har lidit någon skada på grund av dröjsmålet. Bakgrunden till denna bestämmelse i CIV är uppenbarligen de svårigheter som ofta föreligger för de resande att visa förekomsten av en dröjsmålsskada och skadans storlek. I fråga om skälen till att regleringen för inrikes transporter avviker från CIV på denna punkt hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 5.5.5).

Järnvägens ansvarighet för dröjsmål med utlämningen av inskrivet resgods är enligt paragrafens första stycke strikt. Emellertid modifieras det strikta ansvaret genom de ansvarsfrihetsgrunder som framgår av *andra stycket*. Det är här fråga om samma icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunder som enligt 8 § tredje stycket gäller vid skada på resgods.

Ersättningens storlek

10 § Om järnvägen i annat fall än som avses i 5 § tredje stycket eller 8 § andra stycket är ansvarig för att inskrivet resgods har gått förlorat, minskats eller skadats, är järnvägens ansvarighet begränsad till ett belopp som för varje kolli motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring för det år när den händelse som orsakade skadan inträffade. Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för hela resgodsavgiften, om resgodset har gått förlorat, och i annat fall för så mycket av avgiften som svarar mot minskningen eller värdeminskningen.

(Jfr 25 § JTS)

Denna paragraf innehåller regler om begränsning av den ersättning som järnvägen kan vara skyldig att betala på grund av att inskrivet resgods har gått förlorat, minskats eller skadats.

Som framgår av paragrafens inledning är paragrafen inte tillämplig såvitt gäller ersättning till följd av att järnvägen lämnar ut resgodset till någon som inte är berättigad att få ut det (5 § tredje stycket). Den gäller inte heller för det fallet att skadefallet inträffar medan järnvägen innehar resgodset för förvaring (8 § andra stycket). Paragrafen är enligt 1 kap. 8 § inte heller tillämplig, om skadan har orsakats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet av järnvägen eller av någon som är anställd hos järnvägen eller som i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften.

För övriga ersättningsfall med anledning av förlust eller minskning av inskrivet resgods eller skada på sådant resgods gäller enligt den förevarande paragrafen att järnvägen för ett och samma kolli inte behöver betala högre ersättning än som motsvarar hälften av det basbelopp enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring som gällde för det år när den händelse som orsakade skadan inträffade. Inom denna ram skall ersättning utgå med det belopp till vilket skadan bestäms enligt allmänna regler för beräkning av skadestånd. Den omständigheten att flera resande berörs av att ett kolli har gått förlorat, minskats eller skadats inverkar inte på maximiersättningsens storlek. Oavsett antalet skadelidande gäller samma ersättningsgräns per kolli.

Den maximiersättning som skulle kunna utgå för ett resgodskolli enligt denna paragraf uppgår för år 1983 till 9 700 kr.

Enligt det nya järnvägsfördraget (COTIF) kan som inskrivet resgods också befordras motorfordon, t.ex. bilar, som åtföljs av förare. F.n. tas fordon med högre vikt än 75 kg inte emot för befordran som inskrivet resgods i Sverige. Om det i framtiden blir möjligt att befordra bilar, husvagnar och liknande fordon som inskrivet resgods, kan den gräns för järnvägens ersättningskyldighet som anges i denna paragraf inte rimligen tillämpas på sådana fordon. En särskild ansvarsgräns måste då fastställas för dessa fordon. Det kan nämnas att det i internationell trafik kommer att gälla ett ersättningsmaximum vid skadefall som rör sådana fordon på 4 000 SDR (ca 33 000 kr.).

I det föregående har behandlats det fallet att skador på befordrat gods har som enda orsak att befordringen har pågått för länge. I överensstämmelse med den lösning som frågan kommer att få såvitt gäller internationell befordran gäller enligt 3 kap. 29 och 30 §§ att sådana skador skall ersättas enligt reglerna för dröjsmålsskador. Motsvarande fråga uppkommer vid befordran av inskrivet resgods. Den har i den internationella regleringen lösts på samma sätt som vid godsbefordran. Vid inrikes befordran av inskrivet resgods måste emellertid frågan med hänsyn till de korta befordringstiderna och arten av den egendom som vanligen befordras på detta sätt antas ha en mycket begränsad praktisk räckvidd. I stället för att upprätthålla en från praktisk synpunkt onödigt skillnad mellan sådana fysiska skador som beror på för lång befordringstid och sådana som uppkommer av någon annan anledning, har under den förevarande paragrafen hänförs alla former av fysisk skada på resgodset.

Av skäl som har angetts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.5.5) anges det uttryckligen i denna paragraf (andra meningen) att järnvägen är skyldig att betala ersättning för resgodsavgiften utöver det ansvarighetsbelopp som annars gäller.

11 § Om en resande har lidit skada som järnvägen är ansvarig för enligt 9 §, är järnvägens ansvarighet begränsad till 100 kronor för varje påbörjat dygn som järnvägen har dröjt med utlämningen efter det att resgodset har begärts utlämnat. Järnvägen är dock inte skyldig att för resgods som omfattas av ett och samma resgodsbevis lämna högre ersättning än 1000 kronor.

(26 § JTS)

Om en resande har lidit skada till följd av att järnvägen inte i tid har lämnat ut hans inskrivna resgods, har han rätt till ersättning under de förutsättningar som anges i 9 §. I förevarande paragraf finns vissa bestämmelser om storleken av denna ersättning.

Bestämmelserna berör inte grunderna för ersättningens beräkning. Vad som skall anses som ersättningsgill skada får således avgöras enligt all-

männa regler om beräkning av skadestånd. Ersättning kan komma i fråga för att den resande på grund av dröjsmålet har haft kostnader eller förlorat intäkter.

I paragrafen föreskrivs en tämligen snäv ram för ersättningens storlek. Järnvägen är inte skyldig att betala högre ersättning än 100 kr. för varje påbörjat dygn som dröjsmålet varar. Om järnvägen har orsakat dröjsmålet uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, gäller dock inte någon ansvarsbegränsning. Detta följer av 1 kap. 8 §.

I motsats till den maximering av ersättningen för förlust, minskning eller skada som anges i 10 § gäller maximeringen av dröjsmålersersättningen enligt förevarande paragraf inte per kolli utan per resande. Om flera resande på gemensam färdbiljett, t.ex. medlemmarna i en familj, har lidit skada genom att deras gemensamma resgods har blivit fördröjt, kan således var och en av dem göra anspråk på ersättning för sin skada intill 100 kr. per dygn. Av den särskilda begränsningsregeln i paragrafens sista mening följer emellertid att järnvägen, oavsett antalet skadelidande, inte är skyldig att betala högre dröjsmålersersättning än 1 000 kr. för resgods som omfattas av samma resgodsbevis.

Enligt järnvägstrafikstadgan utgår ersättning för dröjsmål bara till den del dröjsmålet inte överstiger tre dygn. Någon motsvarande tidsmässig begränsning görs inte i den förevarande paragrafen. I princip får således ersättning beräknas för varje dygn som dröjsmålet varar. Den nyssnämnda regeln om en yttersta beloppsgräns vid 1 000 kr. för resgods som omfattas av samma resgodsbevis utgör emellertid också en spärr mot att dröjsmålsansvaret utsträcks att omfatta alltför lång tid.

När ersättning skall utgå såväl för minskning eller skada som för dröjsmål gäller enligt 3 kap. 30 § i fråga om gods att järnvägen inte är skyldig att i sammanlagd ersättning betala mera än den skulle ha fått göra, om godset hade gått förlorat. En motsvarande spärr vid samtidig ersättning för transportskada och dröjsmålsskada gäller enligt järnvägstrafikstadgan också vid befordran av inskrivet resgods. Det praktiska behovet av denna reglering för inskrivet resgods får emellertid anses vara mycket ringa (jfr betänkan-det s. 301). Dröjsmålersersättningen vid befordran av inskrivet resgods utgör ganska obetydliga belopp. Det finns därför knappast anledning att beträffande inskrivet resgods införa en reglering som svarar mot 3 kap. 30 § sista meningen. Såvitt gäller befordran av inskrivet resgods har därför inte föreskrivits någon begränsning av den resandes rätt att samtidigt få ersättning för dröjsmål och ersättning för minskning eller skada.

Att ersättning för dröjsmål inte kan utgå i de fall då resgodset ersätts som förlorat torde däremot följa av att dröjsmål definitionsmässigt inte kan föreligga, om utlämning av resgodset faktiskt är eller får anses vara utesluten. Tillämpning av detta synsätt skulle emellertid kunna medföra, att den som först tror att hans resgods är fördröjt men senare får veta att det har gått förlorat blir sämre behandlad i ersättningshänseende än den som får ut

sitt resgods fördröjt och skadat. Den förre skulle nämligen kunna få ersättning motsvarande högst ett halvt basbelopp (10 §), medan den senare dessutom skulle kunna få ersättning för dröjsmål. Olikheten i behandlingen av dessa båda ersättningsfall torde emellertid ha endast teoretiskt intresse.

Förkommet inskrivet resgods

12 § Är järnvägen inte beredd att lämna ut inskrivet resgods på bestämelsestationen före utgången av fjärde dagen efter den dag då resgodset borde ha anlänt dit, får den resande begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Har den resande fått ersättning som avses i första stycket och kommer resgodset till rätta, tillämpas 3 kap. 27 § andra – fjärde styckena.

(26 § JTS)

Om ett dröjsmål med utlämningen av befordrad egendom blir långvarigt, uppkommer frågan om inte egendomen faktiskt har gått förlorad. När det gäller befordran av inskrivet resgods är befordringstiderna korta, och det innebär ofta en påtaglig olägenhet för den resande att vara utan resgodset. Det finns därför anledning att redan efter en relativt kort tid jämställa ett dröjsmål med förlust, när det gäller beräkning av ersättningen för den uppkomna skadan.

Första stycket av denna paragraf innehåller därför en regel av innebörd att den resande får begära ersättning som om resgodset hade gått förlorat, om järnvägen inte är beredd att lämna ut resgodset före utgången av fjärde dagen efter den dag då resgodset borde ha anlänt till bestämelsestationen. Järnvägen kan å andra sidan inte befria sig från skyldigheten att slutföra befordringen genom att mot den resandes vilja betala ersättning för förlust av resgodset. På den resandes begäran får emellertid resgodset under de angivna förutsättningarna behandlas som förlorat inte bara när det är ovisst vad som har hänt med det utan också när det är klarlagt att det finns i behåll.

Den omständigheten att den resande får begära ersättning som om resgodset hade gått förlorat innebär givetvis inte utan vidare att järnvägen är skyldig att betala ersättning för förlusten. Frågan om järnvägens ansvarighet i ett sådant fall skall prövas enligt samma regler som gäller för verklig förlust. Rätt till ersättning för förlust av resgodset föreligger således inte, om t.ex. det långvariga dröjsmålet visas bero på en naturhändelse som har karaktär av force majeure.

Den omständigheten att den resande får begära ersättning som om resgodset hade gått förlorat bör inte ovillkorligen anses innebära att han avstår från rätten att få godset utlämnat till sig, om detta senare visar sig vara möjligt. Vill han bevara denna rätt, måste han emellertid vidta åtgärder som motsvarar dem som i fråga om godsbefordran anges i 3 kap. 27 § andra och tredje styckena. Detta framgår av *andra stycket* i den förevarande paragrafen. Om den resande önskar bevara sin rätt till resgodset

fastän han får förlustersättning, skall han således när han tar emot ersättningen uttryckligen begära att järnvägen underrättar honom för det fallet att resgodset skulle komma till rätta. Har en sådan begäran framställts, är järnvägen skyldig att följa den.

Om järnvägen trots att en sådan begäran har framställts inte underrättar den resande när resgodset har kommit till rätta och detta leder till att resgodset slutligt går förlorat för den resande, bör denne kunna kräva ersättning för förlusten enligt allmänna skadeståndsregler. Detta innebär, att ersättning kan erhållas också för den del av skadan som överstiger det maximibelopp som anges i 10 §. Får däremot den resande underrättelse om att resgodset har återfunnits, har han frihet att välja mellan att antingen behålla förlustersättningen och avstå från resgodset eller att begära utlämning av resgodset mot att han betalar tillbaka förlustersättningen. Om han väljer det senare alternativet, kan han i förekommande fall göra anspråk på ersättning för dröjsmål och för minskning eller skada.

Om en resande som har tagit emot ersättning för förlust av resgods inte begär att bli underrättad om att resgodset har kommit till rätta eller om han, fastän han har begärt och fått sådan underrättelse, inte kräver att resgodset skall lämnas ut, får detta tolkas som att den resande har gett upp sina anspråk på resgodset. Som framgår av hänvisningen till 3 kap. 27 § fjärde stycket får järnvägen i ett sådant fall inträda i den resandes rätt till resgodset. Av hänvisningen följer också, att den rätt till resgodset som järnvägen därmed förvärvar inte medför någon inskränkning av den rätt till resgodset som tillkommer tredje man.

Det kan dock ifrågasättas om denna avvägning mellan järnvägens intresse av att bli fri från skyldigheten att ta vård om egendomen och tredje mans intresse av att kunna skydda sin rätt till denna är den riktiga, när det gäller det slags egendom som brukar befordras som inskrivet resgods. En reglering som innebär att järnvägen efter en kort tid skulle gentemot envar kunna hävda all rätt till resgodset skulle dock inte sällan kunna leda till stötande resultat. Järnvägens möjligheter att på det sätt som nu har angetts förvärva förfoganderätten till resgodset har därför – i likhet med vad som kommer att gälla i fråga om gods – begränsats till att avse förhållandet mellan den resande och järnvägen.

I den mån det finns anledning att räkna med att tredje man kommer att göra gällande rätt till resgodset, bör järnvägen således inte omedelbart göra sig av med detta. På järnvägens förhållande till tredje man bör 7 § kunna anses analogt tillämplig i denna situation. Tredje man skulle då ha möjlighet att inom tre månader göra anspråk på själva egendomen och inom ytterligare två år fördra att få ut ett eventuellt överskott från försäljning av egendomen. Liksom en godtroende förvärvare i princip har rätt till lösen om han inte får behålla den förvärvade egendomen, bör järnvägen gentemot tredje mans krav kunna kräva gottgörelse för den ersättning som järnvägen har betalat med anledning av att godset tidigare ansågs ha gått förlorat.

Om den resande inte har begärt ersättning som om resgodset hade gått förlorat, får han anses ha kvar sin rätt att få befordringen genomförd och resgodset utlämnat till sig. Om resgodset kommer till rätta, får järnvägen anses vara skyldig att tillvarata den resandes rätt till resgodset i enlighet med 5–7 §§. Enligt normalvillkoren (art. 36) får järnvägen, oavsett om förlustersättning har utgått eller ej, fritt föfoga över resgods som har kommit till rätta mer än ett år efter det att det begärdes eller hade kunnat begäras utlämnat. Enligt den förevarande paragrafen kommer en sådan bestämmelse att kunna göras gällande mot den resande bara i de fall som innefattas av hänvisningen till 3 kap. 27 § fjärde stycket.

Reklamation

13 § Om den resande vill begära ersättning av järnvägen för att resgods har minskats, skadats eller gått förlorat eller för dröjsmål med att lämna ut godset, skall han utan oskäligt uppehåll göra anmärkning till järnvägen om minskningen, skadan, förlusten eller dröjsmålet. Gör han inte det, har han förlorat rätten till ersättning, om inte järnvägen har orsakat skadefallet uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet.

(83–86 §§ JTS)

Järnvägens ansvarighet för transportskada eller dröjsmål vid befordran av inskrivet resgods är såväl enligt den föreslagna järnvägstrafiklagen som enligt den nuvarande ordningen i princip ett strikt ansvar. Som stöd för ersättningskrav behöver den resande därför inte förebringa någon annan bevisning än en utredning som visar att skadan måste ha orsakats under befordringen. Om järnvägen vill gå fri från ansvar, måste den å sin sida visa att skadan har orsakats av en omständighet som utgör ansvarsfrihetsgrund. Det är emellertid i allmänhet inte möjligt att utreda hur skadan har orsakats, om inte utredningen kan påbörjas i nära anslutning till skadetillfället. En förutsättning för att ansvarssystemet skall kunna fungera tillfredsställande är därför, att järnvägen inom rimlig tid får underrättelse om att en skada som utgör grund för ersättningskrav har inträffat.

I enlighet härmed görs i denna paragraf den resandes rätt till talan om ersättning för att inskrivet resgods har minskats, skadats, gått förlorat eller försenats beroende av att järnvägen underrättas om ersättningsfallet inom en viss reklamationsfrist. Enligt järnvägstrafikstadgan gäller gemensamma reklamationsregler i fråga om gods och inskrivet resgods. En sådan ordning är ändamålsenlig och har behållits.

Denna paragraf har utformats på samma sätt som reklamationsreglerna för godsbefordran i 3 kap. 31 §. Detta innebär att något exakt mått på reklamationsfristens längd inte anges. Denna frist anges i stället så, att den resande måste lämna underrättelse om skadefallet utan oskäligt uppehåll. I fråga om innebörden av uttrycket "utan oskäligt uppehåll" hänvisas till vad som anförs i anslutning till 3 kap. 31 §.

Av paragrafen följer, att den resande inte har någon reklamationsskyl-

dighet, om järnvägen har orsakat skadefallet uppsåtligt eller av grov vårdslöshet.

5 Kap. Ansvarighet i annat fall än vid befordran

1 § Om någon i annat fall än som förut har nämnts i denna lag har tillfogats personskada eller har lidit sakskada till följd av järnvägsdriften, skall järnvägen ersätta skadan med de undantag som anges i andra stycket och i 2 §.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

(Jfr 2 § 1886 års lag)

5 kap. har i departementsförslaget byggts upp på ett sätt som delvis skiljer sig från utredningens förslag. Sålunda svarar 1 § i departementsförslaget mot 1 § första stycket och 2 § första stycket i utredningsförslaget.

I fråga om spårtrafikföretagens skyldighet att ersätta personskador som uppkommer till följd av spårdriften finns enligt gällande rätt två olika ansvarsgrunder. Om personskador tillfogas resande som ett spårtrafikföretag befordrar, har företaget enligt 1976 års lag ett strikt ansvar för skadorna, medan spårtrafikföretagens ansvarighet för andra personskador enligt 1886 års lag eller skadeståndslagen bara omfattar de fall då vårdslöshet föreligger hos företaget självt eller hos dess anställda eller övriga medhjälpare. Även när det gäller sakskador blir järnvägens ansvarighet enligt nuvarande regler olika beroende på om järnvägen har hand om den skadade egendomen för befordran eller om sakskadan uppkommer i andra fall. Vid skador i samband med befordran gäller järnvägstrafikstadgans regler som bygger på ett strikt ansvar. Skador på egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods omfattas dock av 1976 års lag. Om en sådan sakskada uppstår i samband med personskada som järnvägen har ett strikt ansvar för, gäller det strikta ansvaret också för sakskadan. I annat fall är järnvägen ansvarig för sakskadan endast om vårdslöshet föreligger på järnvägens sida. Vid andra sakskador gäller 1886 års lag som enligt huvudregeln bara föreskriver ansvar för vårdslöshet.

Den förevarande paragrafen innehåller huvudregeln om spårtrafikföretagens ansvarighet för sak- och personskador som tillfogas tredje man till följd av spårdriften i andra fall än som anges i 1–4 kap. Paragrafen liksom övriga bestämmelser i 5 kap. skall enligt 1 kap. tillämpas inte bara på järnvägar i egentlig mening utan också på spårvägar och tunnelbanor.

I paragrafen åläggs spårföretagen ett strikt ansvar för person- och sakskador som tillfogas tredje man till följd av spårdriften. I paragrafens andra stycke görs ett undantag från det strikta ansvaret för vissa force majeure-situationer. Motsvarande undantag görs beträffande befordran av resande i

2 kap. 1 § andra stycket. I 5 kap. 2 § görs ett ytterligare undantag från det strikta ansvaret för personskador som tillfogas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon eller skador på ett sådant fordon eller på egendom som befordras med ett sådant fordon.

Beträffande *personskador* innebär den förevarande paragrafen följande.

Spårföretagen åläggs i princip ett strikt ansvar för personskador som tillfogas tredje man till följd av spårdriften. Ansvaret enligt paragrafen omfattar alla personskador till följd av spårdriften utom skador som tillfogas resande medan de uppehåller sig i ett spårfordon eller håller på att stiga på eller stiga av ett sådant fordon. Sådana resandeskador omfattas av 2 kap. 1 §. Övriga personskador till följd av spårdriften, såsom skador som tillfogas vägtrafikanter, spårtrafikpersonalen, post- och tullpersonal som tjänstgör ombord på tåget, personal för resandeservice (tågservering, tidsningsförsäljning o.dyl.) eller resande som har stigit av spårfordon eller ännu inte stigit på, ersätts enligt den förevarande paragrafen (jfr avsnitt 5.3.2).

Huruvida en skada skall anses falla under denna paragraf eller under 2 kap. 1 § torde sällan kunna ge anledning till tvekan. Skulle detta någon gång bli fallet, torde det nästan undantagslöst röra sig om ett problem av teoretisk natur. Enligt huvudregeln i första stycket av den förevarande paragrafen är nämligen järnvägens ansvarighet densamma som den som gäller enligt 2 kap. 1 §.

Som nyss har nämnts görs undantag från det strikta ansvaret för personskador i den förevarande paragrafens andra stycke och i 5 kap. 2 §.

I fråga om *sakskador* innebär den förevarande paragrafen följande.

I paragrafen regleras spårdriftsansvaret med avseende på all egendom utom sådan som resande bär på sig eller har med sig som handresgods under befordran och under på- eller avstigning eller egendom som spårtrafikföretaget innehar med anledning av befordran eller för förvaring i anslutning till ett befordringsavtal. Paragrafen är med andra ord tillämplig på varje sådan sakskada till följd av spårdriften som inte kan hänföras under 2 kap. 2 eller 3 § (resandes handresgods och andra personliga tillhörigheter), 3 kap. 22 § (gods) eller 4 kap. 8 § (inskrivet resgods).

För sådana sakskador som faller under den förevarande paragrafen har järnvägen i princip ett strikt ansvar. Från den grundläggande ansvarsregeln för sakskador görs undantag i den förevarande paragrafens andra stycke samt i 2 §. Dessa motsvarar undantagen från det strikta ansvaret för personskador.

I paragrafen berörs inte frågan vilken bevisning den skadelidande måste förebbringa till stöd för skadeståndskrav enligt denna paragraf. Det torde emellertid utan vidare vara klart att en skadelidande inte behöver bevisa annat än skadans omfattning och att skadan har uppkommit till följd av spårdriften. Om det visas att skadan är en följd av spårdriften, måste spårtrafikföretaget för att undgå ansvar bevisa att skadan har orsakats av

en sådan omständighet som enligt andra stycket inte omfattas av spårdriftsansvaret. Mot bakgrund av hittillsvarande erfarenheter är det emellertid inte särskilt sannolikt att sådana omständigheter, t.ex. oväntade naturhändelser, skulle leda till att personer eller egendom utanför spårfordonen skadas genom spårdriften. Något större skulle risken kunna vara att någon av spårtrafikföretagets personal kunde skadas till följd av en omständighet för vilken företaget inte har något skadeståndsansvar enligt vad som nu har sagts. De anställdas behov av ekonomiskt skydd tillgodoses emellertid i sådana fall genom trygghetsförsäkring.

Som framgår av 3 § skall reglerna i skadeståndslagen om jämkning av skadestånd tillämpas också på skadestånd enligt detta kapitel.

Det särskilda spårdriftsansvaret enligt 5 kap. i lagförslaget omfattar, liksom enligt gällande rätt, inte alla skador som uppkommer i trafikföretagets verksamhet. Det skärpta ansvar som spårdriftsansvaret innebär omfattar sålunda bara skador som är en följd av den egentliga kommunikationsverksamheten. Utredningen har i betänkandet (s. 66 f) redogjort för vad spårdriftsansvaret har ansetts täcka (jfr även prop. 1975/76: 7 s. 61 f. 66). Någon utvidgning av den verksamhet som spårdriftsansvaret omfattar har inte avsetts.

Som anfördes i förarbetena till 1976 års lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande (prop. 1975/76: 7 s. 66) bör järnvägsdriften anses omfatta, förutom själva befordringen, också den serviceverksamhet som järnvägen eller självständiga entreprenörer bedriver på tåget, t.ex. en restaurangrörelse. All verksamhet som kan sägas vara ett naturligt komplement till befordringen bör hänföras till järnvägsdriften.

Liksom tidigare kommer vissa skador som uppkommer i spårföretagens verksamhet att falla utanför tillämpningsområdet för den nya järnvägstrafiklagen. Ansvarigheten för sådana skador får bedömas enligt annan speciallagstiftning eller enligt allmänna skadeståndsregler. I fråga om skador som utan närmare samband med förflyttning av spårfordon orsakas av elektrisk ström, t.ex. genom beröring av en luftledning eller en strömskena, gäller lagen (1902:71 s. 1) innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar. Spårföretag blir vidare ansvariga enligt allmänna skadeståndsregler för skador som uppkommer, utan direkt medverkan av spårfordon i trafik, till följd av att spårföretaget inte har vidtagit tillräckliga åtgärder mot halka eller till följd av bristfälligheter i byggnader, perronger, gångtunnlar, broar eller andra liknande anläggningar. Allmänna skadeståndsregler bör i sådana fall tillämpas också om den skadeorsakande anordningen är av mera speciellt slag, såsom tunnelbanestationernas rulltrappor.

Från det särskilda järnvägsansvaret bör också uteslutas vissa skador, trots att dessa klart har orsakats av spårfordons förflyttning längs banan. Därmed avses sådana skador, t.ex. genom buller och skakningar, som kan uppkomma också om spårdriften sker utan missöden. Det särskilda spår-

driftsansvaret omfattar sålunda inte skador som uppkommer vid normal spårtrafik genom att någon närboende har åsamkats nervösa besvär till följd av buller från trafiken på ett järnvägsspår eller genom att sprickbildningar uppkommer i en byggnad till följd av skakningar från trafiken på en tunnelbana. Däremot bör sådana skador omfattas av järnvägsansvaret, om skadan har föranletts av en särskild händelse, t.ex. om en sprickbildning i en husgrund har orsakats av att ett tunnelbanetåg har kört in i en bergvägg.

2 § Skadas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik eller skadas ett sådant fordon eller egendom som befordras med ett sådant fordon, är järnvägen ansvarig endast om skadan har orsakats genom fel eller försummelse på järnvägens sida eller genom bristfällighet i någon anordning som är av betydelse för järnvägsdriften.

Paragrafen motsvarar 1 § andra stycket 2 och 2 § andra stycket 2 i utredningens förslag.

Enligt den förevarande paragrafen gäller inte det strikta spårdriftsansvaret i fråga om vissa skador som till följd av spårtrafiken uppkommer på motorfordonssidan. I fråga om personskador omfattar det strikta ansvaret inte skador som tillfogas förare eller passagerare i motordrivna fordon som är i trafik. Om sådana personer skadas vid sammanstötning med spårfordon, har de enligt trafikskadelagen (1975: 1410) rätt till trafikskadeersättning på objektiv grund från det egna fordonets trafikförsäkring. Av skäl som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.6.4) har något behov inte ansetts föreligga av ytterligare skydd för dessa personer i form av rätt till skadestånd på objektiv grund av den som är ansvarig för det skadevällande spårfordonet. Detta undantag från det strikta spårdriftsansvaret gäller inte bara järnväg utan också tunnelbana och spårväg. I fråga om tunnelbanor får undantaget dock antas sakna egentlig betydelse, medan det däremot ofta kommer att få tillämpning på järnvägs- och spårvägs- trafik.

Den inbördes ansvarigheten mellan motorfordonssidan och spårsidan vid i första hand plankorsningsolyckor regleras i denna paragraf och en motsvarande bestämmelse för motorfordonssidan i trafikskadelagen (11 § tredje stycket). De överväganden som ligger till grund för denna reglering har redovisats i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.6.4).

Också beträffande de skador som enligt den förevarande paragrafen inte omfattas av det strikta spåransvaret har spårtrafikföretagen ålagts ett strängare ansvar än enligt gällande rätt. Spårtrafikföretaget svarar sålunda för dessa skador inte bara som f.n. när skadan har orsakats genom fel eller försummelse på företagets sida utan också när skadan har orsakats genom bristfällighet i någon anordning av betydelse för spårtrafiken utan att detta kan läggas företaget till last som vårdslöshet. Järnvägen har alltså i fråga om skador på motorfordonssidan ålagts ett strikt ansvar för att järnvägens rullande material samt vägbommar, varningssignaler, stängsel, skyltar och andra liknande anordningar inte är bristfälliga.

En remissinstans har anfört att det förhållandet att en övergång inte har signalreglering fastän detta skulle vara motiverat med hänsyn till övergångens läge, trafikfrekvensen och andra omständigheter skulle kunna anses som bristfällighet i en anordning av betydelse för järnvägsdriften. Enligt denna remissinstans skulle också bristande åtgärder för att förbättra sikten vid en övergång kunna tänkas utgöra en sådan bristfällighet.

Det torde inte vara möjligt att bestämt ange vad som skall anses utgöra sådana bristfälligheter att järnvägen skall ha ett strikt ansvar också i det fall som behandlas i den förevarande paragrafen. Denna fråga får avgöras i rättstillämpningen, och domstolarna får då göra en samlad bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet.

Enbart den omständigheten att en bristfällighet består i att järnvägens egna föreskrifter har åsidosatts bör inte nödvändigtvis medföra strikt ansvar. Dessa föreskrifter har ibland utfärdats av andra skäl än i syfte att förebygga olyckor. Å andra sidan medför den omständigheten att järnvägens egna föreskrifter har uppfyllts inte nödvändigtvis att det inte föreligger någon bristfällighet av det slag som nu avses.

3 § I fråga om skadestånd enligt detta kapitel gäller 5 kap. och 6 kap. 1–3 §§ skadeståndslagen (1972: 207).

Har vållande på den skadelidandes sida medverkat till skador på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar, får skadeståndet jämkas endast om medverkan har skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Skadas ett motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som befordras med ett sådant fordon, skall medverkan till denna sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon som den skadade egendomen befordrades med eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Paragrafen innehåller regler om hur skadestånd skall bestämmas. Den motsvarar 3 § i utredningens förslag.

Särskilda regler om hur skadestånd skall bestämmas finns på åtskilliga ställen i den föreslagna järnvägstrafiklagen. Sålunda anges i 3 kap. en särskild metod för beräkning av skadestånd med anledning av att gods har gått förlorat, minskats eller skadats. Bestämmelser om begränsning av skadeståndets storlek finns i 2, 3 och 4 kap. För skadestånd som ett spårtrafikföretag åläggs enligt 5 kap. gäller däremot inte några sådana beräknings- eller begränsningsregler. I sådana fall skall skadeståndet fastställas enligt de allmänna principer som gäller när skadestånd skall bestämmas. För att klargöra detta hänvisas i *första stycket* i denna paragraf till reglerna i 5 kap. skadeståndslagen om hur skadestånd skall bestämmas.

Hänvisningen till 6 kap. 1 § skadeståndslagen i samma stycke innebär att sådant skadestånd för personskada som kan åläggas enligt det förevarande kapitlet får jämkas i vissa fall av kvalificerad medverkan till skadan på den skadelidandes sida. Sålunda kan jämkning äga rum, när det föreligger

uppsåtlig medverkan till skadan av den skadelidande själv. Jämkning kan också äga rum, när den skadelidande har medverkat till skadan genom grov vårdslöshet. Också enkel vårdslöshet kan i ett specialfall föranleda jämkning, nämligen när en förare av ett motordrivet fordon vårdslöst har medverkat till skadan och därvid också gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott. Har någon skadats så att han avlider, får skadestånd till de efterlevande jämkas, om den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet.

I fråga om saksador innebär hänvisningen till skadeståndslagens jämningsregler att jämkning i allmänhet skall kunna äga rum, om vårdslöshet på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Från denna huvudregel görs emellertid i paragrafens *andra stycke* undantag när skadeståndet avser sådan ersättning för skada på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar. Enligt gällande regler (6 § andra stycket 1886 års lag) synes nämligen i motsvarande fall medverkan på den skadelidandes sida inte kunna inverka på järnvägens strikta ansvar utom när den som var skyldig att ha vård om djuren har vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen. Som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.6.2) har det ansetts att djurägarnas rättsställning i detta hänseende inte bör försämrats. För sådana skador på nötkreatur, hästar eller renar skall därför de allmänna reglerna om jämkning av skadestånd för sakskada tillämpas bara i sådana fall då ett uppsåtligt eller grovt vårdslöst förfarande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Paragrafens hänvisning till skadeståndslagen omfattar vidare 6 kap. 2 § om jämkning av skadestånd som är oskäligt betungande med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden. Det nämnda lagrummet är däremot inte medtaget i den hänvisning till skadeståndslagen som finns i 8 § 1976 års lag och som i lagförslaget motsvaras av hänvisningen i 2 kap. 4 §. Denna olikhet får inte uppfattas som uttryck för att det skulle finnas anledning att i fråga om tillämpningen av denna jämningsgrund göra skillnad mellan skadestånd i och utom kontraktsförhållanden. När det gäller egentliga spårtrafikföretag bör det inte heller i fråga om skadestånd enligt 5 kap. finnas något utrymme för jämkning av ekonomiska skäl. Även andra innehavare av spåranläggningar än egentliga spårtrafikföretag kommer emellertid att ha ett spårdriftsansvar enligt detta kapitel. Detta kan gälla t.ex. innehavaren av ett industrispår. Om en sådan person med stöd av 6 kap. 2 § skadeståndslagen kan uppnå jämkning av skadeståndsskyldighet som han annars ådrar sig i sin verksamhet, skulle det förefalla egendomligt om denna möjlighet skulle vara utesluten när det gäller skador till följd av driften på spåranläggningen.

Hänvisningen till 6 kap. 2 § skadeståndslagen gäller som framgår av lagtexten bara "skadestånd enligt detta kapitel". Gentemot resandes skadeståndskrav enligt 2 kap. bör som nämnts den jämningsgrund som nu har behandlats inte kunna åberopas. Detsamma bör anses gälla vid krav på

skadestånd som enligt 3 eller 4 kap. skall bestämmas med tillämpning av särskilda beräknings- eller begränsningsregler. Den maximering av ersättningsskyldigheten som föreskrivs i åtskilliga fall innebär ju att risken för en oskäligt betungande skadeståndsskyldighet beaktas generellt, och hänsyn till denna risk skall naturligtvis inte dessutom tas i det enskilda fallet. I den mån skadestånd enligt 3 eller 4 kap. skall fastställas enligt allmänna regler för hur skadestånd skall bestämmas, bör reglerna om jämkning på ekonomiska grunder i och för sig kunna beaktas. I dessa kapitel finns inte heller något uttryckligt förbud mot att denna jämningsregel tillämpas. Det torde dock inte bli aktuellt att tillämpa denna regel på skadestånd som utgår enligt 3 eller 4 kap. utom i mycket sällsynta undantagsfall.

Om två eller flera rättssubjekt är ansvariga enligt 5 kap. i lagförslaget för samma skada, följer av hänvisningen till 6 kap. 3 § skadeståndslagen att de solidariskt svarar för det skadestånd som skadan föranleder. I praktiken torde denna bestämmelse få tämligen liten användning såvitt gäller skador som uppkommer i anledning av spårdriften. Spårdriftsansvar kan nämligen göras gällande bara mot den som är innehavare av den spåränläggning i samband med vars drift skadan har inträffat (jfr avsnitt 5.6.2). Den som utan att vara innehavare äger eller trafikerar anläggningen eller som tillhandahåller fordon för trafik på denna kan således inte göras ansvarig enligt detta kapitel. Att flera ådrar sig ansvar för samma skada kan därför bara inträffa om den skadevällande händelsen äger rum på en bana som innehas av flera gemensamt. I ett sådant fall har emellertid enligt lagförslaget, till skillnad från vad som gäller enligt 8 § 1886 års lag, var och en av innehavarna spårdriftsansvar. Denna utvidgning av det solidariska ansvaret är emellertid i huvudsak formell, eftersom det numera sällan förekommer att någon bandel innehas av flera rättssubjekt gemensamt.

Som förut har nämnts innebär hänvisningen till 6 kap. 1 § skadeståndslagen bl.a. att skadestånd som ett spårtrafikföretag skall betala för sakskador på ett motordrivet fordon i trafik eller på egendom som befordras med ett sådant fordon kan jämkas, om vårdslöshet på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Enligt förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen uppkommer emellertid ersättningsskyldighet för motorfordonssidan när skadan har orsakats av fel eller försummelse i samband med förandet av motorfordonet (likgiltigt hos vem) och när skadan har orsakats av bristfällighet på fordonet. I fråga om sakskador finns det anledning att upprätthålla principen att de omständigheter som utgör grund för den egna sidans ersättningsskyldighet också skall kunna föranleda jämkning av den ersättning som motsidan skall betala. I *tredje stycket* av den förevarande paragrafen ges därför en föreskrift av innebörd, att skadestånd som järnvägen enligt 5 kap. 2 § ådrar sig för sakskador på ett motordrivet fordon som är i trafik eller på egendom som befordras med ett sådant fordon får jämkas inte bara i det fall som avses i första stycket av den förevarande paragrafen, nämligen när den skadelidande eller någon som enligt vanliga skade-

ståndsrättsliga principer identifieras med honom har medverkat till skadan, utan också när annars vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller bristfällighet på det fordonet har medverkat till skadan.

6 Kap. Ordning och säkerhet vid järnvägstrafik

1 § Utan trafikföretagets tillstånd får inte någon beträda spårområden för järnväg eller tunnelbana utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spår och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

Utan spårvägens tillstånd får inte någon beträda en sådan del av en spårvägs spårområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som bryter mot förbudet i första eller andra stycket döms till böter, högst 1 000 kronor, om inte gärningen enligt annan författning är belagd med strängare straff.

(100 § JTS)

Enligt 1 kap. 1 § omfattar begreppet "järnväg" inte generellt tunnelbana och spårväg såvitt gäller 6 kap. Vissa av kapitlets bestämmelser är dock tillämpliga också på tunnelbana och spårväg. I dessa bestämmelser anges detta uttryckligen i lagtexten.

Första stycket av denna paragraf innehåller ett förbud för allmänheten att utan tillstånd beträda vissa delar av en järnvägs eller tunnelbanas spårområde. Förbudet har såvitt avser järnväg i gällande rätt sin motsvarighet i 100 § järnvägstrafikstadgan. Där avser förbudet järnvägsområdet i dess helhet, bortsett från de delar som järnvägen har upplåtit för allmänheten. I den förevarande paragrafen inskränks emellertid förbudet till att gälla enbart spårområdet. I den mån järnvägen behöver rättsligt skydd mot att allmänheten beträder andra delar av järnvägsområdet, t.ex. för att hindra obehöriga att vistas på upplagsplatser, i byggnader eller vid liknande anläggningar, synes detta behov vara tillgodosett genom bestämmelserna om olaga intrång i 4 kap. 6 § brottsbalken.

Med den utformning som förbudet att beträda järnvägsområde har i järnvägstrafikstadgan framgår det inte närmare vilka delar av området som är förbjudna resp. tillåtna att beträda. Också på denna punkt innebär den förevarande paragrafen en avvikelse från vad som nu gäller. I första stycket av paragrafen beskrivs nämligen de anordningar som skall finnas på en viss plats för att man skall kunna anse, att det på den platsen gäller undantag från det i princip generella förbudet att beträda spårområdet. Med spårområde förstås den del av markytan över vilken spårfordonen passerar och det utrymme på bäge sidor därav som enligt vad som framgår av utrymmets beskaffenhet, avspärningsanordningar eller andra inrättningar har avsatts i syfte att tjäna säkerheten i spårdriften.

De delar av spårområdet som allmänheten får beträda är sådana som

också är upplåtna för korsande trafik. Det föreligger i allmänhet inte några svårigheter att avgöra var det är tillåtet att korsa spårområdet. Detta framgår i allmänhet av de anordningar som har vidtagits för att möjliggöra eller underlätta för den korsande trafiken att passera spåren, t.ex. genom att spårområdet har försetts med vägbeläggning, belagts med betongplattor eller utrustats med en gångbana av trä, s.k. plankvandring. Om sådana anordningar inte finns, kan tillåtelse att beträda spårområdet undantagsvis ges genom skyltar. Den omständigheten att stängsel har avlägsnats på en viss plats kan däremot inte utan vidare uppfattas som en tillåtelse att där beträda spårområdet.

Enligt *andra stycket* i den förevarande paragrafen gäller ett förbud för allmänheten att utan tillstånd beträda en spårvägs spårområde i vissa fall. Detta förbud är betydligt snävare avgränsat än förbudet i första stycket. Förbudet omfattar sålunda endast en sådan del av spårområdet för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde. I fråga om skälen till denna skillnad hänvisas till vad som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.7).

Enligt *tredje stycket* skall överträdelse av förbudet i första eller andra stycket straffas med böter, högst 1 000 kr. Straffbestämmelsen gäller inte, om det obehöriga beträdandet är belagt med strängare straff i någon annan författning. Detta är fallet, om det obehöriga beträdandet skulle bedömas som olaga intrång, något som under vissa omständigheter torde vara möjligt. Överträdelse av förbudet kan också innefatta vårdslöshet i trafik.

För att förbudet skall gälla bör krävas att avgränsningen mellan det spårområde som får beträdas och det som inte får beträdas är permanent. Den omständigheten att ett område som annars får beträdas tillfälligt avspärras, t.ex. genom att vägbommar fälls, bör således inte medföra att området anses förbjudet att beträda i den mening som avses i denna paragraf. Förbud att under sådana omständigheter ta sig in på spårområdet gäller i stället enligt 13 § andra stycket vägtrafikkungörelsen (1972: 603). Överträdelse av detta förbud straffas enligt 164 § vägtrafikkungörelsen med böter, högst 1 000 kr.

I fråga om allmänhetens rätt att beträda ett område som används för tunnelbanetrafik har särskilda bestämmelser getts i ordningsstadgan för tunnelbane- och spårvägstrafiken i Stockholms län. Enligt 14 § i denna stadga får en trafikant inte beträda tunnelbanans spårområde eller något annat område inom tunnelbanan som inte är upplåtet för allmänheten. Denna lokala ordningsstadga har utfärdats med stöd av 25 § allmänna ordningsstadgan (1956: 617). Överträdelse av förbud enligt den kan medföra ansvar enligt 28 § allmänna ordningsstadgan. Detta innebär att straffet för obehörigt beträdande av spårområdet i allmänhet skall utgöra penningböter. I allvarigare fall kan dagsböter utdömas. Dessa straffbestämmelser kan enligt 22 § ordningsstadgan för tunnelbane- och spårvägstrafiken i Stockholms län tillämpas också vid obehörigt beträdande av ett spårom-

råde som tillhör spårväg som omfattas av stadgan. Förbud mot att beträda ett sådant spårområde gäller när området utgörs av särskild banvall. Undantag görs dock för särskilt anordnade övergångsställen över spårvägs-spår.

Allmänna ordningsstadgan ses f.n. över av ordningsstadgutredningen (Kn 1977: 02). Utredningen avser att föreslå att allmänna ordningsstadgan ersätts av en ny lag om allmän ordning och säkerhet. Förslaget kan komma att innebära ändrade förutsättningar för utfärdande av taxor och reglementen för spårvägsföretagen och för straffsanktioneringen av bestämmelser av hithörande slag. Eventuella straffbestämmelser kommer att anpassas till det straffmaximum för penningböter som numera gäller enligt brottsbalken, 1 000 kr. (jfr prop. 1980/81: 38, JuU 15, rskr 115).

Lokala bestämmelser om förbud att beträda spårområdet m.m. beträffande tunnelbana och spårväg behövs inte längre. Det får förutsättas att sådana bestämmelser upphävs i vederbörlig ordning.

2 § Om någon har fört ett annat maskindrivet spårfordon än spårvagn och därvid har varit så påverkad av alkoholdrycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter. Detsamma gäller, om en järnvägs- eller tunnelbanetjänsteman som annars har utfört uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholdrycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholdrycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men inte 1,5 promille, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

(4 § 4 mom. lagen 1951: 649 om straff för vissa trafikbrott)

Paragrafen saknar motsvarighet i utredningens förslag.

Av skäl som har angetts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.7) har straffbestämmelserna om onykterhet i järnvägstrafik förts över från trafikbrottslagen till den nya järnvägstrafiklagen. Därvid har straffbestämmelsen utvidgats till att omfatta även vissa andra tjänstemän än förare av spårfordon, nämligen andra befattningshavare med uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten. Därmed avses främst tågledare och olika kategorier av tågklarerare.

Paragrafens *första stycke* innehåller huvudregeln om straffansvar för en järnvägs- eller tunnelbanetjänsteman som är så påverkad av alkoholdrycker eller något annat berusningsmedel att det måste antas att han inte

på ett betryggande sätt kan föra spårfordonet eller annars utföra sådana uppgifter som åligger honom och som är av väsentlig betydelse för säkerheten i järnvägsdriften. Regeln har utformats efter förebild av bl.a. 325 § sjölagen (SFS 1975: 289).

Denna huvudregel har inte, lika litet som paragrafen i övrigt, gjorts tillämplig på befattningshavare vid spårvägen. En förare av spårvagn omfattas sedan en längre tid av bestämmelserna i trafikbrottslagen, däri inbegripet bestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet. Med hänsyn till att spårvagnar uppträder i samma trafikmiljö som övriga vägtrafikanter är en sådan ordning naturlig. Som har anförts i den allmänna motiveringen har det inte ansetts föreligga något behov av att införa särskilda bestämmelser om straff för onykterhet för andra befattningshavare vid spårvägen än förare. Den förevarande paragrafen innebär därför inte någon ändring av vad som nu gäller beträffande befattningshavare vid spårvägen, vare sig formellt eller i sak.

Andra och tredje styckena innehåller bestämmelser om promillegränser efter mönster av 4 § 1 mom. tredje stycket och 4 § 2 mom. trafikbrottslagen. I stället för det uttryck som förekommer i 4 § 4 mom. trafikbrottslagen "motordrivet spårfordon" används i den förevarande paragrafen uttrycket "maskindrivet spårfordon". Detta senare uttryck omfattar på ett tydligare sätt inte bara el- och dieseldrivna spårfordon utan också ånglok.

I och med att straffbestämmelserna om onykterhet i järnvägs- och tunnelbanetrafik förs över till järnvägstrafiklagen måste följdändringar göras i trafikbrottslagen, lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov och körkortslagen (1977: 477).

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg, tunnelbana eller spårväg får från trafikföretagets område avlägsna den som överträder förbudet i 1 § första eller andra stycket, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i trafikdriften. Om det är oundgängligen nödvändigt, får han omhänderta en sådan person. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Den omhändertagne får hållas kvar till dess att han har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

(1 § lagen 1975: 89 om ordning och säkerhet inom järnvägsområde)

Paragrafen motsvarar i huvudsak 2 § i utredningens förslag.

Under rubriken "Vissa åligganden för järnvägspersonal m.m." innehåller järnvägstrafikstadgan i 9 § en erinran om att särskilda bestämmelser gäller i fråga om åliggande för järnvägspersonal att sörja för upprätthållande av ordning och säkerhet inom järnvägsområde och om ämbetsskydd för befattningshavare vid järnväg. I fråga om upprätthållandet av ordning och säkerhet finns de särskilda bestämmelser som avses i stadgan numera i lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde. Det har

ansetts lämpligast att föra över innehållet i 1975 års lag till den nya järnvägstrafiklagen (jfr avsnitt 5.7). I motsats till 1975 års lag gäller dock regleringen i järnvägstrafiklagen inte bara järnväg utan också tunnelbana och spårväg.

I lagförslaget har därför de båda paragraferna i 1975 års lag efter huvudsakligen redaktionella justeringar tagits upp som 3 och 4 §§ i 6 kap. Som redan har nämnts har tillämpningsområdet utvidgats att gälla också tunnelbana och spårväg. Genom den förevarande paragrafen, som motsvarar 1 § i 1975 års lag, ges befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg, tunnelbana och spårväg vissa befogenheter att ingripa mot den som uppträder berusad eller stör ordningen eller genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i trafikdriften. Det nuvarande utrymmet för ingripanden har vidgats något genom att den som utan lov uppehåller sig inom en sådan del av ett spårområde som inte får beträdas av allmänheten får avvisas eller tas om hand, även om han inte kan anses störa ordningen eller omedelbart äventyra säkerheten. När tjänstemannen fullgör denna uppgift, har han det skydd som enligt 17 kap. 1, 2 och 4 §§ brottsbalken är förenat med myndighetsutövning.

4 § För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Han bör i första hand försöka tala personen till rätta genom upplysningar och anmaningar.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

(2 § lagen 1975: 89 om ordning och säkerhet inom järnvägsområde)

I denna paragraf regleras vilka medel som får användas för att upprätthålla ordning och säkerhet. Framför allt anges i vilken utsträckning våld får tillgripas.

Paragrafens *första stycke* motsvarar första stycket i 2 § 1975 års lag. I allt väsentligt stämmer texten också överens med 8 § första stycket lagen (1980: 578) om ordningsvakter.

Till paragrafens *andra stycke* har utan större ändringar förts över föreskrifterna i andra stycket av 2 § 1975 års lag. På en punkt har dock en avvikelse ansetts vara befogad. Enligt 1975 års lag får bara det våld användas som *kan* leda till det avsedda resultatet. Med en strikt tolkning av texten skulle det vara omöjligt att använda våld av ett visst slag så länge det framstår som visserligen ytterst osannolikt men ändå inte helt uteslutet, att det avsedda resultatet skulle kunna uppnås med ett lindrigare våld. I det förevarande lagrummet ställs i stället det mera rimliga kravet, att våldet skall begränsas till vad som i den föreliggande situationen får bedömas vara nödvändigt för att uppnå det avsedda resultatet.

Som ett tredje stycke innehåller 2 § i 1975 års lag följande bestämmelse: "Skadas någon till följd av ingripande och är skadan ej obetydlig, skall

tjänstemannen sörja för att den skadade får erforderlig vård samt ofördröjligen anmäla det inträffade till sin förman." Till den del det föreskrivs att tjänstemannen skall sörja för den vård som behövs, kan bestämmelsen knappast sägas innehålla något utöver vad som framstår som självklart. Någon skyldighet för tjänstemannen att rapportera det inträffade torde inte behöva föreskrivas i lag. Någon motsvarighet till den återgivna bestämmelsen finns inte i den nyssnämnda lagen om ordningsvakter. En sådan bestämmelse torde utan olägenhet kunna undvaras också i järnvägstrafiklagen. Någon föreskrift av detta slag har därför inte tagits upp i lagförslaget.

5 § Järnvägen får undersöka innehållet i resgodskollin eller godssändningar, om innehållet är okänt för järnvägen och det finns skäl att misstänka att de innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften.

Kan det med fog antas att resgods innehåller något som järnvägen har förklarat att den inte befordrar som resgods eller att innehållet i en gods-sändning inte motsvarar de uppgifter som avsändaren har lämnat om det, får järnvägen undersöka resgodsets eller sändningens innehåll. Detta gäller även om järnvägen inte har förbehållit sig det i befodringsavtalet.

Undersökningar bör företas i vittnes närvaro. Vid en undersökning enligt andra stycket skall om möjligt den resande eller, om undersökningen avser gods, avsändaren eller mottagaren beredas tillfälle att närvara.

(12, 18 och 36 §§ JTS)

Paragrafen motsvarar 4 § i utredningens förslag.

I den förevarande paragrafen har förts samman bestämmelser om järnvägs rätt att undersöka egendom som befordras eller avses bli befördrad av järnvägen.

Den undersökningsrätt som avses i *första stycket* är närmast av offentligrättslig natur. Befogenheten att förta undersökning av egendom enligt detta stycke kan ses som en motsvarighet till befogenheten enligt 3 § att ingripa mot personer. Syftet med regleringen i detta stycke, liksom ett av syftena med regleringen i 3 §, är att ge järnvägen möjlighet att avvärja ett hot mot säkerheten i järnvägsdriften. Medan det i 3 § är fråga om ett konstaterat hot mot säkerheten, räcker det för tillämpning av detta stycke att det förekommer grundad anledning till misstanke om att säkerheten i järnvägsdriften är hotad. När det finns skäl för en sådan misstanke, får undersökningsrätten utövas både i fråga om resgodskolli och i fråga om godssändning. Med resgods avses i detta sammanhang såväl handresgods som inskrivet resgods.

Också när resgods eller gods inte kan misstänkas innehålla något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften, bör järnvägen ha möjlighet att i vissa fall undersöka innehållet. Sålunda bör järnvägen kunna utöva åtminstone någon form av kontroll av att resande inte låter som resgods befordra egendom som järnvägen, av något annat skäl än att egendomen kan hota säkerheten i järnvägsdriften, har förklarat att den inte befordrar som

resgods. I fråga om handresgods kan det t.ex. röra sig om innehåll som kommer att medföra olägenheter under resan i form av obehaglig lukt eller liknande. Beträffande inskrivet resgods kan det vara fråga om innehåll som medför smittorisk eller risk för nedsmutsning av annat resgods. Vid befordran av gods är sändningens verkliga innehåll ofta avgörande inte bara för frågan om godset får befordras eller ej utan också för frågan om godset med hänsyn till egenskaper, tillstånd, värde m.m. motsvarar de uppgifter om godset som har lämnats till järnvägen och lagts till grund för utformningen av dess befordringsåtagande.

Den rätt som järnvägen enligt vad som nu har sagts bör ha att av andra skäl än rena säkerhetsskäl undersöka resgods eller gods behandlas i paragrafens *andra stycke*. Det är självfallet en känslig fråga att avväga järnvägens intresse av att kunna företa undersökningar mot trafikanternas intresse av att inte utan rimlig anledning bli utsatta för det ingrepp i den personliga integriteten som en undersökning kan innebära, i synnerhet när det gäller resgods. Denna avvägning har gjorts så, att järnvägens undersökningsrätt har inskränkts till de fall i vilka det med fog kan antas att egendomens verkliga innehåll avviker från vad järnvägen har haft skäl att förutsätta när befordringsåtagandet gjordes. Detta innebär att en undersökning får göras, om någon faktisk omständighet tyder på att handresgods innehåller något som resande inte får föra med sig i järnvägsfordon, att inskrivet resgods innehåller något som järnvägen har förklarat att den inte befordrar som sådant eller att innehållet i en godssändning inte stämmer överens med de uppgifter om detta som avsändaren har lämnat. Stickprovskontroller som grundas på ett helt slumpmässigt urval får således inte förekomma.

I järnvägstrafikstadgan finns utförliga regler om hur undersökning av resgods eller gods skall gå till. Med beaktande av dessa regler har järnvägarna i normalvillkoren (art. 26 och 58) utformat ett undersökningsförfarande, som således vid avtal på grundval av normalvillkoren får anses som överenskommet mellan parterna. Det finns anledning förutsätta, att enskildheterna i undersökningsförfarandet också i fortsättningen skall kunna regleras genom avtal på ett tillfredsställande sätt. I den föreslagna järnvägstrafiklagen har därför förfarandet vid undersökningen inte berörts i annan omfattning än att vissa principer för denna har angetts i *tredje stycket* av denna paragraf. Järnvägen skall sålunda tillgodose motpartens intressen genom att om möjligt bereda motparten tillfälle att vara företräd vid undersökningen och i regel också sörja för att vittne är närvarande vid denna. Några offentligrättsliga regler i övrigt beträffande undersökningsförfarandet torde inte behövas i fortsättningen.

6 § Om en resande i ett järnvägsfordon har med sig egendom som inte får medföras som handresgods och om den resande på järnvägspersonalens uppmaning inte avlägsnar egendomen, får järnvägen ta hand om den. Om det är nödvändigt med hänsyn till egendomens farlighet, får järnvägen ta hand om egendomen utan att först anmoda den resande att avlägsna den.

(12 § JTS)

Paragrafen motsvarar 5 § i utredningens förslag.

Om det vid en undersökning enligt 5 § visar sig eller om det utan undersökning framgår att egendom som den resande har tagit med sig i järnvägsfordon är sådan att den inte får medföras som handresgods, bör järnvägen ha rätt att ingripa. Detta fall regleras i 12 § järnvägstrafikstadgan genom en hänvisning till stadgans bestämmelser om järnvägens befogenhet med avseende på egendom som har överlämnats för befordran som inskrivet resgods, fastän egendomen innehåller något som är uteslutet från sådan befordran. Enligt dessa bestämmelser får järnvägen under vissa förutsättningar avlägsna egendomen från järnvägens område, ibland t.o.m. oskadliggöra eller förstöra den. Järnvägen kan dock uppenbarligen i stället vidta andra åtgärder, i den mån dessa ligger inom ramen för järnvägens rätt som besittningshavare till det inskrivna resgodset.

För att järnvägen skulle kunna företa ett tvångsingripande mot en resande som i ett järnvägsfordon har med sig egendom som inte får medföras som handresgods måste, till skillnad från vad som är fallet när det gäller inskrivet resgods, en besittningsrubbnings ske. Genom hänvisningen till bestämmelserna om inskrivet resgods synes f.n. en besittningsrubbnings från järnvägens sida vara medgiven, om rubbningen sker för att möjliggöra att handresgodset avlägsnas från järnvägens område, oskadliggörs eller förstörs. För att genomföra någon annan åtgärd, t.ex. förvaring av ett illaluktande paket i ett utrymme på tåget där passagerare inte vistas, torde besittningsrubbnings däremot inte få tillgripas enligt gällande rätt.

Ingripanden av mindre räckvidd än avlägsnande, oskadliggörande eller förstöring av egendomen torde emellertid ofta vara tillräckliga för att undanröja olägenheten av att en resande har tagit med sig något som inte får medföras som handresgods. Ett mer eller mindre tillfälligt omhändertagande av egendomen från järnvägens sida kan inte sällan antas vara nog för att tillgodose detta syfte. Det bör därför genom särskilda bestämmelser skapas en formell grund för ingripanden som tills vidare inte syftar längre än till att skilja den resande från besittningen till egendomen. Sådana bestämmelser har tagits in i den förevarande paragrafen.

Paragrafen är tillämplig på all egendom som en resande för med sig som handresgods i strid mot gällande föreskrifter. Ett omedelbart omhändertagande av egendomen från järnvägens sida får emellertid ske bara om en sådan åtgärd är påkallad med hänsyn till egendomens farlighet, något som knappast kan vara fallet annat än i sällsynta undantagsfall. Annars bör den resandes besittning till den egendom som medför olägenhet inte rubbas, om olägenheten kan undanröjas på något annat sätt. Detta kan ske t.ex. genom att den resande tar egendomen med sig och lämnar tåget, att han överlämnar den till någon person utanför tåget eller att han på något annat sätt avlägsnar den från tåget. Bara om den resande inte följer järnvägspersonalens uppmaning att avlägsna egendomen, ges personalen befogenhet

att ta hand om egendomen. När det gäller egendom som genom sin skrymmande beskaffenhet eller av liknande skäl orsakar olägenhet, torde situationen i regel kunna klaras upp utan några tvångsåtgärder. Som en sista utväg att få en lösning till stånd bör dock järnvägen kunna utnyttja befogenheten att ta hand om egendomen.

7 § Har järnvägen tagit hand om egendom enligt 6 § eller tagit emot egendom för befordran som inskrivet resgods och är egendomen av farlig beskaffenhet, får järnvägen avlägsna, oskadliggöra eller förstöra egendomen, om det inte skäligen kan antas att faran kan avvärras genom mindre långtgående åtgärder.

Första stycket skall också tillämpas på gods som järnvägen har tagit emot under omständigheter som anges i 3 kap. 11 § andra stycket.

Järnvägen är inte skyldig att ersätta den skada som tillfogas den resande eller avsändaren eller mottagaren genom åtgärder som får vidtas enligt första eller andra stycket.

(19 § JTS)

Den befogenhet som järnvägen har enligt 6 § omfattar bara rätt att ta hand om egendomen för att därigenom undanröja den olägenhet som har uppstått genom att egendomen mot gällande föreskrifter har medförts som handresgods. Någon rätt för järnvägen att förfoga över egendomen i vidare mån än som behövs för att undanröja den omedelbara olägenheten följer inte av 6 §. Järnvägen är således i princip skyldig att förvara egendomen på ett sådant sätt att den resande utan onödig omgång kan återfå den. Utan att detta uttryckligen anges i järnvägstrafiklagen bör vad som har föreskrivits om inskrivet resgods i 4 kap. 4 § tredje stycket, 6 och 7 §§ samt 8 § andra stycket kunna tillämpas på handresgods som järnvägen har tagit hand om enligt 6 kap. 6 §.

När egendom som järnvägen har tagit hand om enligt vad som nu har sagts eller tagit emot för befordran som inskrivet resgods är av farlig beskaffenhet, kan en inskränkning i järnvägens skyldighet att förvara egendomen vara befogad i vissa fall. Järnvägen måste nämligen anses ha rätt att vidta åtgärder för att avvärra den fara som egendomen utgör. I princip bör järnvägen därvid inte välja en åtgärd som medför större olägenhet för egendomens ägare än som är oundgängligen nödvändigt för att faran skall kunna avvärras. Emellertid kan det inte krävas, att järnvägen alltid skall finna just den åtgärd som innefattar det minst ingripande sättet att avvärra faran. En viss felmarginal måste därför ges järnvägen vid valet av åtgärd. Detta uttrycks i *första stycket* av denna paragraf så, att järnvägen får avlägsna, oskadliggöra eller förstöra egendomen, om det inte skäligen kan antas att faran kan avvärras genom mindre långtgående åtgärder. Denna formulering är i huvudsak hämtad från 15 § vägtransportlagen.

Om farlig egendom befordras som handresgods eller inskrivet resgods, kan det generellt antas att befordringen har kommit till stånd i strid mot förutsättningarna för befordringsavtalet. I första stycket av den föreva-

rande paragrafen görs därför inte något undantag från järnvägens rätt att undanröja fara som kommer från handresgods eller inskrivet resgods. Att lämna farlig egendom till befordran som gods är däremot i många fall tillåtet, och någon generell rätt för järnvägen att till avvärjande av fara vidta åtgärder som inverkar menligt på godset kommer självfallet inte i fråga. En rätt till sådana åtgärder bör därför när det gäller gods tillerkännas järnvägen bara om den inte kände till farans art och behövliga försiktighetsåtgärder vid den tidpunkt då den tog emot godset till befordran. Med denna begränsning är enligt *andra stycket* den regel som föreskrivs i första stycket tillämplig också på godsbefordran.

Åtgärder enligt första eller andra stycket innebär regelmässigt skada på den berörda egendomen. Sådan skada skulle formellt kunna hänföras under järnvägens befodrings- eller förvaringsansvar. Av uppenbara skäl skall dock sådana skador inte föranleda någon ersättningsskyldighet för järnvägen. I *tredje stycket* har uttryckligen angetts, att järnvägen i dessa fall inte är ersättningsskyldig gentemot den resande, avsändaren eller mottagaren. Eftersom reglerna i detta kapitel delvis har en offentligrättslig prägel, har det ansetts lämpligt att på detta sätt understryka, att befrielsen från skyldighet att ersätta skador som har uppkommit genom åtgärder för att avvärja fara enligt denna paragraf inte avser andra skador än sådana som drabbar själva egendomen. Undantag från ersättningsskyldighet föreligger således t.ex. inte i fråga om skador på mark som har använts vid förstöring av farlig egendom och som tillhör tredje man.

Ikraftträdandebestämmelsen

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985. Genom lagen upphävs

1. lagen (1886: 7 s.1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,
2. lagen (1916: 238) angående tillämpning med avseende å elektrisk järnväg av bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 (nr 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,
3. lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde,
4. lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande
5. järnvägstrafikstadgan (1966: 202).

Äldre bestämmelser skall dock fortfarande tillämpas på befordran som har påbörjats före ikraftträdandet.

Genom den föreslagna järnvägstrafiklagen upphävs vissa författningar på järnvägsrättens område. Det har ansetts lämpligt att äldre bestämmelser skall tillämpas på sådana befordringar som har påbörjats innan den nya lagen träder i kraft. Beträffande sådana befordringar skall de äldre bestämmelserna tillämpas också på händelser som inträffar efter ikraftträdandet.

7.2 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen

11 § Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av annan. Ersättning enligt första stycket utgår ej för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap därom följde med fordonet eller lät egendom befordras med detta.

Skadas någon i ett spårfordon som avses i järnvägstrafiklagen (1984: 000) och som är i trafik eller skadas ett sådant fordon eller egendom i ett sådant fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. Detsamma gäller i fråga om skada på egendom som ingår i spåranläggningen, om skadan har uppkommit i samband med sådan skada som nu har nämnts.

Enligt gällande rätt föreligger en avsevärd olikhet i behandlingen av spårtrafiken och biltrafiken när det gäller vardera sidans skyldighet att svara för ersättningen av sådana skador som uppkommer i samband med kollision mellan spårfordon och motordrivna fordon. Skadelidande på spårfordonssidan har enligt trafikskadelagen rätt till trafikskadeersättning på objektiv grund för sina skador. Skadelidande på bilsidan har däremot enligt 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift rätt till ersättning av motsidan för sina skador bara om de kan visa att skadorna har orsakats genom vårdslöshet av spårtrafikföretaget eller dess personal.

Någon sådan olikhet föreligger inte enligt lagförslagen. Enligt dessa grundas ersättningsskyldigheten för ettvarvt av de båda trafikmedlen gentemot det andra enbart på vårdslöshet eller bristfällighet i den materiel som används för trafiken. Beträffande de överväganden som ligger till grund för denna lösning hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 5.6.4).

För att denna lösning skall kunna genomföras krävs vissa ändringar i trafikskadelagen. I denna lag finns f.n. inte någon särreglering i fråga om rätten till trafikskadeersättning för skador som gäller spårfordon eller personer eller egendom i sådana fordon. Skador av detta slag omfattas av den allmänna ersättningsregeln i 11 § trafikskadelagen, som omfattar sådana skador som inte behandlas i 10 §. I 10 § regleras rätten till ersättning för skador som tillfogas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon, ett motordrivet fordon eller egendom som befordras med ett sådant fordon.

Spårfordonssidans rätt till trafikskadeersättning för skador till följd av att ett spårfordon och ett motordrivet fordon samtidigt har varit i trafik regleras i ett nytt *tredje stycke* i den förevarande paragrafen. Tillämpningsområdet för denna bestämmelse omfattar i första hand skador på spårfor-

donet och på personer eller egendom som befinner sig i detta fordon. För att en sådan skada skall kunna hänföras under bestämmelsen krävs att den har uppkommit till följd av trafik med både spårfordon och motorfordon. Det typiska fallet är en sammanstötning mellan ett spårfordon och ett motordrivet fordon, t.ex. i en plankorsning. Det är emellertid inte nödvändigt att en sammanstötning verkligen har ägt rum för att bestämmelsen skall vara tillämplig. I spårvägstrafik inträffar inte sällan s.k. inbromsningsolyckor. Därmed avses olyckor vid vilka främst passagerare skadas, när spårfordonet bromsas hårt för att undvika kollision med t.ex. en bil. Bestämmelsen är tillämplig på sådana olyckor. Rätt till trafikskadeersättning enligt denna bestämmelse kan föreligga för t.ex. spårtrafikföretag, resande och andra som färdas med ett spårfordon samt avsändare och mottagare av gods som befordras med ett sådant fordon.

En förutsättning för att trafikskadeersättning skall kunna utgå enligt denna bestämmelse är som förut har nämnts att skadan har orsakats genom på fel eller försummelse i samband med förandet av ett motordrivet fordon eller bristfällighet på ett sådant fordon. Denna grund för ersättningsskyldigheten motsvaras av de ansvarsregler som enligt 5 kap. 2 § i förslaget till järnvägstrafiklag gäller för spårtrafikföretag, om genom spårdriften skada tillfogas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik eller ett sådant fordon eller egendom som befordras med detta. Spårtrafikföretaget är skyldigt att ersätta skadan, om det har gjort sig skyldig till fel eller försummelse eller om skadan har orsakats genom bristfällighet i någon anordning som är av betydelse för spårdriften.

För att den förevarande bestämmelsen skall bli tillämplig krävs som nyss har nämnts också, att skadan uppkommer medan såväl spårfordonet som det motordrivna fordonet är i trafik. Att denna förutsättning har varit uppfylld torde utan vidare vara klart i så gott som alla verkliga sammanstöttningsfall. Ett spårfordon som står stilla kan också ibland anses vara i trafik, t.ex. under uppehåll på en station eller hållplats. Vagnar som för mer än en kort stund ställs upp på ett stickspår bör däremot i allmänhet inte anses vara i trafik. Om en sådan vagn kommer i rörelse, bör förflyttningen dock betraktas som trafik oberoende av orsaken till rörelsen.

I fråga om sådana skador på gods eller inskrivet resgods som spårtrafikföretaget är ansvarigt för gäller i princip begränsning av ansvarigheten enligt järnvägstrafiklagen. Å andra sidan har fraktföraren ett avsevärt strängare ansvar för sådana skador än vad som gäller enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler. Någon ansvarsbegränsning brukar däremot inte gälla i den mån ansvaret grundas bara på vårdslöshet. En utsträckning av ersättningsbegränsningen till förmån för tredje man förekommer visserligen i flera transporträttsliga regelsystem. Det är emellertid då fråga om det fallet att någon medhjälpare till fraktföraren har orsakat skadan och görs personligen ansvarig för denna av den skadelidande. Att medhjälparen i detta fall får åberopa reglerna om ersättningsmaximum för att begrän-

sa sin egen skadeståndsskyldighet motiveras med att fraktföraren annars i praktiken oftast skulle bli tvungen att svara för medhjälparens skadestånd och därmed inte få begränsa sin ansvarighet.

Någon begränsning av den trafikskadeersättning som skall utgå enligt den förevarande bestämmelsen har därför inte föreskrivits. För sådana skador gäller hänvisningen i 9 § till skadeståndslagen. I enlighet härmed skall trafikskadeersättningen, utan annan beloppsmässig begränsning än som föreskrivs i 14 § (50 milj. kr. per skadevällande händelse), utgå med det belopp som skadan kan beräknas till med ledning av skadeståndslagens föreskrifter.

Om en resande eller en varuhavare har tillfogats saksador som omfattas av den förevarande bestämmelsen bör han således kunna begära trafikskadeersättning åtminstone för den del av skadan som inte täcks av spårtrafikföretagets ansvarighet. Det skulle kunna hävdas att den skadelidande borde vända sig mot spårtrafikföretaget när det gäller den del av skadan som omfattas av företagets ersättningsskyldighet. Emellertid skulle en sådan lösning innebära, att den skadelidande kunde tvingas vända sig mot både spårtrafikföretaget och motorfordonets försäkringsgivare för att få full ersättning. Det har därför ansetts att en skadelidande som önskar detta bör kunna få hela skadan reglerad i ett och samma förfarande. Någon kanalisering av ersättningskraven till spårtrafikföretaget har därför inte gjorts. Såvitt gäller personskador som tillfogas resande samt skador på egendom som en skadad resande bar på sig eller förde med sig som handresgods avviker departementsförslaget i detta avseende från utredningens förslag. I fråga om skälen till detta hänvisas till vad som anförs i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.3.3).

Undantaget från huvudregeln i trafikskadelagen om rätt till trafikskadeersättning på objektiv grund gäller som förut har sagts skador på ett spårfordon och på personer eller egendom i ett sådant fordon. Om det i samband med sådana skador också har uppkommit skador på egendom som ingår i spåranläggningen, skall enligt andra meningen i tredje stycket i denna paragraf undantaget gälla också i fråga om de sistnämnda skadorna. När exempelvis en sammanstötning mellan bil och tåg i en plankorsning medför skador på spår, banvallar, ledningar, signalanordningar, stängsel och liknande, skall sålunda trafikskadeersättning utgå för denna skada bara om det visas att skadorna har orsakats genom vårdslöshet i samband med förandet av bilen eller genom bristfällighet på den. Om däremot ett motordrivet fordon i trafik, utan att något spårfordon direkt berörs av skadeförloppet, åstadkommer skador på egendom som ingår i spåranläggningen, skall trafikskadeersättning utgå för skadorna på objektiv grund. Detta är således i regel fallet när vägbommar, varningsanordningar o.dyl. blir påkörda av bilar.

12 § Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i anordning av betydelse för denna har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Enligt den förevarande paragrafen kan trafikskadeersättning jämkas i vissa fall. Förutsättningarna för jämkning av ersättning för personskada anges i paragrafens första stycke. Dessa förutsättningar överensstämmer med dem som har föreslagits gälla för jämkning av sådant skadestånd som utgår enligt 2 kap. 1 § eller 5 kap. 1 § i den föreslagna järnvägstrafiklagen. Detta stycke har inte ändrats. Det torde kunna anses som så gott som uteslutet att frågan om jämkning av trafikskadeersättning för personskada som har tillfogats någon ombord på ett spårfordon kommer att aktualiseras i praktiken. Skulle detta trots allt ske, torde de nuvarande reglerna inte ge upphov till några tillämpningssvårigheter.

I fråga om sakskada finns jämningsregler i den förevarande paragrafens *andra stycke*. Enligt dessa kan trafikskadeersättning för skada på spårtrafikföretags, resandes och varuhavares egendom jämkas, om vårdslöshet på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

I andra stycket har gjorts ett tillägg (tredje meningen) om att medverkan till sakskada alltid skall anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i någon anordning av betydelse för denna har medverkat till skadan. Jämkning får alltså ske så snart vårdslöshet i samband med spårdriften föreligger hos någon på spårsidan. En transportkund som får befordrad egendom skadad under befordringen identifieras alltså i jämningshänseende med transportören. En motsvarande möjlighet till jämkning av det skadestånd som ett spårtrafikföretag skall betala föreskrivs i 5 kap. 3 § tredje stycket i förslaget till järnvägstrafiklag. Denna jämningsmöjlighet torde få ekonomiska konsekvenser för transportkunden bara i det inte så ofta förekommande fallet att skadan är större än det maximibelopp som gäller för transportörens ansvarighet. I andra fall torde jämningsregeln enbart få den verkan att ersättningskravet kanaliseras till transportören.

20 § Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott.

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1984: 000) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Frågan hur mycket ett spårtrafikföretag har rätt att få i trafikskadeersättning för egna skador avgörs med tillämpning av ersättningsreglerna i 11 § tredje stycket och jämningsreglerna i 12 §. Företaget kan emellertid enligt 19 § vara berättigat till trafikskadeersättning på grund av att det har betalat skadestånd till en resande eller en transportkund eller till någon annan för en skada som omfattas av rätten till trafikskadeersättning. Å andra sidan föreligger en rätt till återkrav mot ett spårtrafikföretag enligt *andra stycket* i den förevarande paragrafen, när en försäkringsanstalt har betalat trafikskadeersättning för skador som omfattas av företagets ansvarighet.

De rättssubjekt mot vilka en försäkringsanstalt enligt detta stycke kan göra återkrav gällande är enligt lagrummets nuvarande lydelse "ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg". I förslaget till järnvägstrafiklag används emellertid uttrycket "järnväg" liksom i bl.a. 1976 års lag inte bara för att beteckna spåranläggningen utan också som benämning på det ansvariga rättssubjektet. Som en följd härav har i den förevarande paragrafen uttrycket "ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg" bytts ut mot "järnväg eller spårväg".

Som villkor för försäkringsanstaltens återkravs rätt anges f.n. i det förevarande stycket, att ansvarighet för den aktuella skadan föreligger för spårtrafikföretaget "enligt lag eller annan författning". De författningar som avses i detta sammanhang är framför allt 1886 års lag, 1976 års lag och järnvägstrafikstadgan. Dessa författningar ersätts av den nya järnvägstrafiklagen, som kommer att vara tillämplig på så gott som alla de fall i vilka ansvar för spårtrafik kan komma i fråga. Järnvägstrafiklagen har därför nämnts i det förevarande stycket. I enstaka fall kan det emellertid inträffa, att någon annan författning än järnvägstrafiklagen skall tillämpas på spårtrafikföretagets ansvarighet. Detta blir t.ex. förhållandet när det gäller skador på gods eller inskrivet resgods vars befordran är underkastad CIM resp. CIV. Om gods befordras med spårväg, kan skadeståndslagen vara tillämplig. Hänvisningen till "annan författning" har därför behållits.

Det förevarande stycket är i sin nuvarande lydelse tillämpligt bara på järnväg och spårväg. Den nya bestämmelsen i 11 § tredje stycket gäller

däremot också tunnelbana. Det har emellertid inte ansetts föreligga något praktiskt behov att utvidga det förevarande stycket till att omfatta tunnelbana.

Enligt sin nuvarande lydelse har försäkringsanstalten enligt andra stycket i den förevarande paragrafen formellt möjlighet att utöva återkravsrätt mot järnvägen eller spårvägen också i de fall då skadan inte har något närmare samband med spårtrafiken. En sådan användning av återkravsrätten torde dock knappast ha varit åsyftad och synes i vart fall inte vara motiverad. Återkravsrätten har därför i detta sammanhang begränsats till de situationer i vilka spårtrafikföretagen bär ett befodrings- eller drifts-ansvar för skadan.

Försäkringsanstaltens återkrav mot en järnväg eller en spårväg skall enligt den nuvarande avfattningen av det förevarande lagrummet bifallas "i den omfattning som är skäligen med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt". Av skäl som har anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 5.6.4) skall enligt lagförslaget den slutliga fördelningen av ersättningsskyldigheten mellan spårföretaget och trafikförsäkringsanstalten ske efter en prövning av vad som är skäligt med hänsyn till *den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt*.

När den slutliga fördelningen av ersättningsskyldigheten skall ske, kan olika situationer föreligga där återkrav från trafikförsäkringsanstaltens sida aktualiseras.

Ersättningsskyldigheten på båda sidor kan vila på objektiv grund. Detta blir i regel fallet när en händelse i samband med trafik med ett spårfordon och ett motordrivet fordon medför skador för en utomstående tredje man, t.ex. en fastighetsägare som har fått egendom förstörd när en bil efter kollision med ett tåg har kastats in på hans fastighet. Om inte "omständigheterna i övrigt" föranleder till annat, bör den slutliga ersättningsskyldigheten i detta fall fördelas lika på båda sidor.

Ersättningsskyldighet på objektiv grund för försäkringsanstalten kan stå emot "trafikvållandansvar" på spårfordonssidan. Detta kan vara fallet, när en förare eller en passagerare i ett motordrivet fordon har skadats. Bortsett från möjligheten att en bedömning av "omständigheterna i övrigt" kan ge ett annat resultat, bör ett bevisat "trafikvållande" på spårtrafikföretagets sida medföra att detta företag ensamt får stå för skadeersättningen.

Något återkrav från försäkringsanstaltens sida blir däremot i princip inte aktuellt, om anstalten på grund av "trafikvållande" har ersatt en skada, för vilken spårtrafikföretaget är ersättningsskyldigt på objektiv grund. Detta kan inträffa, när skadan har tillfogats passagerare eller personal på ett spårfordon eller har uppkommit på inskrivet resgods eller gods som befordras med ett sådant fordon. Liksom i det närmast föregående typfallet bör hela ersättningsskyldigheten normalt läggas på den sida som svarar på grund av "trafikvållandet".

Vad som nu har sagts innebär, att den vars ersättningsskyldighet är oberoende av vårdslöshet kan åberopa detta till befrielse från den slutliga ersättningsskyldigheten eller i det först nämnda fallet till nedsättning av denna ersättningsskyldighet. Att ersättningsskyldighet föreligger oberoende av vårdslöshet bör emellertid inte tillmätas någon betydelse, om det har klarlagts att ersättningsskyldigheten i det konkreta fallet grundas på vårdslöshet, däri inbegripet "trafikvållande".

Någon återkravsrätt för försäkringsanstalten uppkommer inte, om sakskada har tillfogats någon på spårfordonssidan och "trafikvållande" till skadan föreligger på båda sidor. Ersättning från trafikförsäkringen jämkas då enligt 12 § andra stycket tredje meningen på grund av medvållande på spårfordonssidan. Den skadelidande får i ett sådant fall vända sig mot spårtrafikföretaget och kräva ersättning för återstoden av skadan. Om i det nämnda exemplet den skadelidande (t.ex. en passagerare i spårfordonet) i stället vänder sig mot spårtrafikföretaget och får ersättning för hela skadan, kan detta företag däremot göra återkrav gällande mot trafikförsäkringsanstalten enligt 19 §. Eftersom även spårfordonssidan i detta exempel har varit "trafikvållande", kan företaget dock bara få tillbaka så mycket från försäkringsanstalten som den skadelidande skulle ha fått om han hade begärt ersättning från trafikförsäkringen. Det slutliga resultatet blir alltså detsamma, oavsett vem den skadelidande vänder sig mot.

Det kan tilläggas, att det över huvud taget inte blir frågan om en återkravssituation, när sakskada har tillfogats någon på motorfordonssidan. Ersättning för sådana skador kan nämligen krävas bara från spårfordonssidan (under förutsättning att spårtrafikföretaget har varit "trafikvållande"), däremot inte från trafikförsäkringen (10 § andra stycket).

Vid en slutlig fördelning av ersättningsskyldigheten måste också beaktas reglerna om en särskild beräkningsgrund för eller en beloppsmässig begränsning av spårtrafikföretagens ersättningsskyldighet (jfr 1 kap. 8 §, 2 kap. 4 och 8 §§, 3 kap. 28 och 30 §§ samt 4 kap. 10 och 11 §§ i förslaget till järnvägstrafiklag). Som tidigare har nämnts bygger förslaget till järnvägstrafiklag på den principen, att en utomstående skadevållare inte skall få tillgodoräkna sig den begränsning av ersättningsskyldigheten som har medgetts transportören vid avvägningen av vilka rättigheter och skyldigheter som rimligen bör tillkomma parterna i befodringsavtalet. Det enda fall i vilket de särskilda beräknings- och begränsningsreglerna skall tillämpas utanför kontraktsförhållanden är när en anställd eller en annan medhjälpare hos ett spårtrafikföretag personligen görs ansvarig för skador som han har vållat i sin tjänst eller sitt uppdrag. Däremot skall dessa regler inte tillämpas när trafikskadeersättning skall bestämmas.

När en försäkringsanstalt framställer återkrav mot spårtrafikföretaget bör emellertid beaktas, att företaget inte återkravsvägen åläggs en större ersättningsskyldighet än som skulle ha blivit fallet, om ersättningskravet hade framställts av den skadelidande direkt mot spårtrafikföretaget (jfr

prop. 1975/76: 15 s. 130). Med den reglering av förhållandet mellan spåransvar och bilansvar som lagförslagen innebär får det emellertid antas, att denna fråga endast sällan blir aktuell. Den kan uppkomma bara i sådana fall då egendom som befordras med ett spårfordon är i den resandes besittning och då egendom som befordras med ett spårfordon som inskrivet resgods eller gods skadas under sådana omständigheter som innebär att vårdslöshet föreligger både på spårfordonssidan och på motorfordonssidan.

Ikraftträdandebestämmelsen

Av allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser följer att äldre bestämmelser skall gälla beträffande skadefall som har inträffat före lagens ikraftträdande. De nya bestämmelserna gäller för skadefall som inträffar efter denna tidpunkt. Några övergångsbestämmelser behövs därför inte.

7.3 Förslaget till lag om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott

Bestämmelserna om straff för den som i onyktert tillstånd för spårfordon på järnväg eller tunnelbana har förts över till 6 kap. 2 § i förslaget till järnvägstrafiklag.

Straffbestämmelsen i 4 § 4 mom. trafikbrottslagen har därför upphävts.

7.4 Förslaget till lag om ändring i lagen om alkoholutandningsprov

1 § Alkoholutandningsprov får företagas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1984:000). Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Huvudregeln om när alkoholutandningsprov får företas har kompletterats med en hänvisning till 6 kap. 2 § i järnvägstrafiklagen. Enligt andra meningen i den förevarande paragrafen är det visserligen möjligt att ta alkoholutandningsprov, förutom i rattfylleri- och rattonykterhetsfallen, när ett sådant prov kan ha betydelse för utredningen av brott med fängelse i straffskalan. Det har emellertid ansetts att en uttrycklig hänvisning till järnvägstrafiklagen på ett klarare sätt anger den parallellitet som föreligger mellan trafikbrottslagens och järnvägstrafiklagens bestämmelser om straff för trafikonykterhetsbrott.

2 § Alkoholutandningsprov får rutinmässigt företagas på

1. förare av motordrivet fordon som stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll,

2. den som kan antagas under förande av motordrivet fordon ha, med eller utan skuld, haft del i uppkomsten av trafikolycka,

3. den som kan misstänkas för att under förande av motordrivet fordon

ha begått brott enligt 1–3 §§ lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott eller sådan enligt vägtrafikkungörelsen (1972: 603) straffbelagd förseelse som avser

- a. färdhastighet,
- b. skyldighet att stanna fordon,
- c. skyldighet att ha föreskriven lykta eller strålkastare tänd.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivet fordon gäller i tillämpliga delar även förare av maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. De gäller ej förare av maskindrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Paragrafen har endast ändrats på så sätt att termen "motordrivet" har ändrats till "maskindrivet" i andra stycket. I fråga om denna ändring hänvisas till vad som anförs i anslutning till 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen.

7.5 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen

16 § Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1984: 000),

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn och överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

I paragrafen har gjorts den ändringen att brott mot 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen i punkt 1 har jämförts med brott mot 4 § trafikbrottslagen. Detta har föranlett en redaktionell ändring i punkt 2.

21 § Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägstrafiklagen (1984: 000) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

I paragrafen har – i överensstämmelse med vad som gäller för rattfylleri – föreskrivits en spärrtid på lägst ett år för den som har begått ett sådant trafiknykterhetsbrott som avses i 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägstrafiklagen.

22 § I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1984: 000) men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

I denna paragraf har gjorts den ändringen att sådant trafiknykterhetsbrott som avses i 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen jämföras med rattnykterhet i fråga om förutsättningarna för att meddela varning.

23 § Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar ligglighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller om han till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall körkortet omhändertas.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, skall körkortet omhändertas sedan analysbeviset har erhållits. Är det fråga om ett brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen inte till 0,8 promille, skall körkortet inte omhändertas om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett maskindrivet spårfor-don på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 6 kap. 2 § järnvägstrafikla-gen (1984: 000), gäller bestämmelserna i andra stycket i tillämpliga delar.

I tredje stycket har gjorts en huvudsakligen redaktionell ändring som innebär att andra stycket om omhändertagande av körkort vid misstänkt rattfylleri och rattnykterhet skall tillämpas vid brott mot 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen.

8 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. järnvägstrafiklag,
2. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410),
3. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
4. lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov,
5. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477).

9 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

Sammanfattning av utredningens betänkande

Efter en svår järnvägsolycka i Sandsjö år 1864 blev det uppenbart, att frågan om ersättning av skador till följd av järnvägs drift inte kunde få någon tillfredsställande lösning med tillämpning av allmänna skadeståndsregler. Insikten härom ledde så småningom till tillkomsten av 1886 års järnvägsansvarighetslag. Den bärande principen i denna lag är att järnvägen blir ersättningskyldig för skador som dess personal vållar vid järnvägens drift. Utom i vissa fall svarar däremot järnvägen inte för skador som har uppkommit oberoende av vållande. I sina huvuddelar gäller 1886 års lag fortfarande. Efter en nästan 100-årig tillvaro framstår den emellertid numera som föråldrad.

I det internationella järnvägsrättsliga samarbetet gjorde sig tidigt önskemål gällande om att få till stånd enhetliga regler om järnvägs ansvarighet för personskada som tillfogas resande i samband med internationell befordran. Dessa strävanden ledde i sinom tid till att den s. k. tilläggskonventionen till CIV slöts. Denna trädde i kraft 1973, och Sverige anslöt sig till den 1976. Regleringen av järnvägs ansvarighet för skada som vid passagerarbefordran tillfogas den resandes person eller egendom i hans besittning till följd av järnvägsdriften bröts därvid ut ur 1886 års lag. Dessa skadetyper reglerades i stället i en på såväl inrikes som internationell befordran tillämplig lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande (1976 års lag). Ansvarigheten enligt denna lag innebär i de flesta fall att järnvägen blir ersättningsskyldig på nästan rent objektiv grund.

Enligt uttrycklig föreskrift i 1886 års lag gjordes denna inte tillämplig på egendom som järnvägen tagit emot för befordran. Inte heller senare har någon lagreglering genomförts av det kontraktsrättsliga förhållandet mellan järnvägen och den som överlämnat egendom för befordran som gods eller inskrivet resgods. Olika metoder har under tidens lopp använts för att bestämma järnvägens och trafikantens inbördes rättigheter och skyldigheter. Numera får det grundläggande betraktelsesättet anses vara, att järnvägen och trafikanten inom ramen för en principiell avtalsfrihet som likvärdiga parter gemensamt fastställer rättsförhållandets innebörd. Järnvägens möjligheter att påverka avtalsinnehållet är emellertid såtillvida begränsade som järnvägen i administrativ ordning ålagts att inte betinga sig andra villkor än sådana som stämmer överens med de föreskrifter regeringen lämnar. Sådana föreskrifter finns främst i 1966 års järnvägstrafikstadga. De standardvillkor som järnvägarerna under benämningen "Normalvillkor i järnvägstrafik" tillämpar följer mycket nära föreskrifterna i järnvägstrafikstadgan. Det är inte någon överdrift att säga att järnvägstrafikstadgan i praktiken fungerar — och av många

uppfattas — som ett regelsystem som direkt normerar avtal om godsbefordran och befordran av inskrivet resgods.

Som nämnts betraktas 1886 års järnvägsansvarighetslag numera som föråldrad. Detta omdöme gäller främst lagens huvudregel om järnvägens ansvarighet, vilken anses ge ett alltför svagt skadeståndsskydd. En förutsättning för att den som har lidit skada till följd av järnvägs drift skall få rätt till ersättning av järnvägen är ju, som antytts, i allmänhet att han lyckas visa att skadan orsakats genom vållande på järnvägens sida. Sedan en väsentlig förstärkning av rätten till skadeersättning genomförts dels genom 1976 års lag såvitt gäller dem som tillfogas skada vid resa med spårfordon, dels genom 1975 års trafikskadela i fråga om dem som tillfogas skada genom trafik med motordrivet fordon, har tiden ansetts mogen för en reformering av järnvägsansvaret i dess helhet. Något som i detta sammanhang kräver beaktande är den obalans som för närvarande råder mellan järnvägsansvar och bilansvar. När skador uppkommer genom sammanstötning mellan rälsfordon och motordrivet fordon, svarar spårtrafikföretaget för skador på vägtrafikantens sida bara om det bevisas att dessa orsakats genom vållande vid spårdriften, medan trafikskadeersättning från det motordrivna fordonets försäkring skall utgå på rent objektiv grund för alla skador på spårtrafiksidan.

Den reglering av befordringsavtalet som enligt vad nyss sagts i praktiken sker genom järnvägstrafikstadgan ger i materiellt hänseende knappast anledning till några mera vägande invändningar. Däremot är det tydligt att sättet för regleringen inte står i god samklang med gällande regler om normgivningskompetensen. Visserligen får regeringen anses ha befogenhet att meddela statens järnvägar vissa anvisningar om hur dessa skall utforma sina avtal. Det kan emellertid ifrågasättas om regeringen har motsvarande befogenhet gentemot enskilda spårtrafikföretag. Vidare kan det ifrågasättas om regeringen har befogenhet att medge järnvägen rätt resp. att ålägga den att förbehålla sig villkor som innebär t. ex. en avsevärd skärpning av transportkundens skadeståndsansvar i förhållande till vad som skulle ha följt av allmänna regler. Det förefaller också tveksamt om regeringen, såsom skett i järnvägstrafikstadgan, får utfärda föreskrifter som inte bara gäller hur befordringsavtalet skall utformas utan som direkt normerar järnvägens förhållande till tredje man. Vad nu sagts ger anledning att ersätta den nuvarande på järnvägstrafikstadgan byggda regleringen av befordringsavtalet med en direkt tillämpbar lagstiftning.

I samband med en reformering av järnvägsansvarigheten enligt 1886 års lag och en lagreglering av befordringsavtalet finns det anledning att i formellt hänseende göra järnvägsrätten lättare överskådlig genom att i en och samma lag behandla inte bara dessa ämnen utan också vissa andra frågor, vilkas reglering för närvarande är spridd på ett antal skilda författningar. Huvudsyftet med detta betänkande är att föreslå en sådan samlad lagstiftning om centrala frågor rörande järnväg, tunnelbana och spårväg. Med den lösning betänkandet innehåller i fråga om förhållandet mellan dessa färdmedels ersättningskyldighet och den ersättningsskyldighet som följer av trafikskadelagen blir vissa ändringar i denna lag nödvändiga. Som nämnts avses järnvägstrafikstadgans föreskrifter om befordringsavtalet i princip bli ersatta med lagregler. Järnvägstrafikstadgan innehåller emellertid också ett antal föreskrifter i ämnen som uppenbarligen faller under regeringens normgivningskompetens. Sådana föreskrifter har i betänkandet tagits upp i ett särskilt författningsförslag.

Betänkandet omfattar således förslag till

- ☐ järnvägstrafiklag
- ☐ lag om ändring i trafikskadelagen
- ☐ förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m.

Förslaget till järnvägstrafiklag innehåller regler om befordran av resande, befordran av gods och befordran av inskrivet resgods. Reglerna om befordran av resande återger med små avvikelser innehållet i 1976 års lag. I fråga om godsbefordran bygger förslaget på förutsättningen att utformningen av befodringsavtalets enskildheter i större utsträckning än för närvarande bör överlämnas åt avtalsparterna själva. Vad gäller de bärande elementen i befodringsavtalet, t. ex. järnvägens ansvarighet för skada som godset utsätts för under befordringen, innebär dock förslaget en reglering som i princip är tvingande till transportkundens förmån. I fråga om omfattningen av denna reglering ansluter sig förslaget ganska nära till den motsvarande reglering som redan gäller för godsbefordran på väg. Det materiella innehållet i den föreslagna regleringen avviker inte i någon högre grad från vad som tillämpas för närvarande. Bland de sakliga ändringar som föreslås bör dock nämnas, att fraktsedeln förlorar sina nuvarande värdepappersegenskaper. Inte heller i fråga om befordran av inskrivet resgods innebär förslaget materiellt sett någon större förändring av rättsförhållandet mellan den resande och järnvägen.

Utöver de ersättningsregler som har övertagits från 1976 års lag eller som avser befordrad egendom innehåller förslaget regler om ersättningsskyldighet för person- eller sakskada som åsamkas tredje man genom driften av järnväg, tunnelbana eller spårväg. Grundtanken bakom dessa regler är att spårtrafiken — i likhet med motorfordonstrafiken — i princip skall bära ersättningsansvar på rent objektiv grund för de skador som orsakas av trafiken. Mellan spårtrafik och motorfordonstrafik består emellertid bl. a. den skillnaden att den förre i motsats till den senare i betydande omfattning försiggår inom områden, som är väl avskilda från utrymmen för annan trafik. I förslaget har hänsyn tagits till denna omständighet på så sätt att den objektiva ansvarigheten inte gjorts tillämplig på skada som inträffar inom sådan del av spårområde som ej är upplåten för allmänheten, förutsatt att skadan gäller person som vistades där obehörigen eller sak som fanns där utan medgivande. Också i fråga om sådan skada innebär emellertid förslaget en skärpning av det nuvarande spårdriftsansvaret. Den skadelidande avses nämligen i nu avsedda fall bli berättigad till ersättning av spårtrafikföretaget inte bara om skadan har orsakats genom vållande på dettas sida utan också om skadan uppkommit till följd av bristfällighet i anordning av betydelse för spårdriften. Regeln om vållande- och bristfällighetsansvar inom fredat spårområde skulle emellertid i vissa fall leda till en försämring av det bestående skadeståndsskyddet. För skada på nötkreatur, häst eller ren gäller nämligen nu under vissa betingelser ett objektivi ansvar. Genom en undantagsregel bibehålls enligt förslaget det objektiva ansvaret för dessa skadetyper.

Den som lider skada vid kollision eller tillbud till kollision mellan spårfordon och motordrivet fordon, som båda är i trafik, kan i förekommande fall ha rätt till ersättning enligt vilket som helst av de båda ersättningssystem som är tillämpliga på skadan. Därmed aktualiseras frågan i vilken utsträckning det ena eller det andra ersättningssystemet skall tas i anspråk. Till grund för den i betänkandet föreslagna lösningen av frågan ligger tanken att ersättningsskyl-

digheten för vardera sidan bör utformas så, att i princip varje här avsedd skada kan hänföras under någotdera av ersättningssystemen, samtidigt som situationen att skadan omfattas av båda ersättningssystemen blir så sällsynt som möjligt. På grundval av studiet av ett stort antal sammanstötningar mellan spårfordon och vägfordon har utredningen funnit det ändamålsenligaste sättet att förverkliga denna tanke vara att låta ersättningsskyldighet för "spår-sidan" resp. "bilsidan" för skador som dessa tillfogar varandra inträda bara när skadan har orsakats av vållande eller av bristfällighet hos transportmedlet. Den styrning mot det "egna" ersättningssystemet som härigenom får antas åstadkommas i fråga om spårtrafikanter och motorfordonstrafikanter ersättningskrav skall enligt förslaget förstärkas av en regel att spårfordonspassagerare inte får begära trafikskadeersättning för personskador och vissa sakskador, om ersättning för skadorna i stället kan erhållas av spårtrafikföretaget. När spårtrafikföretag har ersatt skada, för vilken trafikskadeersättning bortsett från nämnda regel hade kunnat krävas, avses företaget emellertid inte bli uteslutet från möjligheten till återkrav mot trafikförsäkringsgivaren.

Förutom regler om kontraktsförhållandet mellan spårtrafikföretag och deras kunder och om företagens ansvarighet utanför kontraktsförhållanden innehåller förslaget till järnvägstrafiklag vissa föreskrifter om ordning och säkerhet inom järnvägsområde. Av dessa föreskrifter framgår vilka delar av järnvägs spårområde som allmänheten får beträda utan järnvägens tillstånd. I detta sammanhang behandlas också järnvägens rätt att ingripa mot personer som uppehåller sig inom spårområde till vilket tillträde är förbjudet eller som är berusade, stör ordningen eller äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Vidare behandlas järnvägs rätt att undersöka resgods och gods, att i vissa fall omhänderta egendom som resande i strid med gällande föreskrifter medför på resan och att under vissa förutsättningar bortskaffa, oskadliggöra eller förstöra egendom som är farlig.

Som nämnts anser utredningen, att den rådande obalansen mellan "spåransvar" och "bilansvar" bör undanröjas genom att ersättningsskyldighet för de bägge transportmedlen gentemot varandra grundas enbart på vållande och teknisk bristfällighet. Förslaget till järnvägstrafiklag har utformats i enlighet härmed. För att obalansen skall kunna undanröjas på angivna sätt krävs emellertid också att trafikskadelagen ändras. I förslaget till lag om ändring av trafikskadelagen anger utredningen de ändringar som behövs för detta ändamål och en mindre justering av trafikskadelagens innehåll som bör företas i samband därmed.

I utredningens uppdrag ingår inte att företa någon prövning i sak av den reglering i järnvägstrafikstadgan som har uppenbart offentligrättslig karaktär. Av de ämnen som aktualiseras i detta sammanhang är det framför allt frågan om järnvägs befordringsskyldighet som tilldrar sig intresse. Den författning, i vilken bestämmelser bör samlas som det tillkommer regeringen att meddela, föreslås därför få benämningen "förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m.". I denna förordning föreslås, förutom bestämmelserna om befordringsskyldigheten, föreskrifter om utformningen av fraktsedel och övergångsvis också föreskrifter om upphittad egendom få sin plats.

Utredningens lagförslag

1 Förslag till Järnvägstrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

1 KAP.

Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag är, om ej annat särskilt har angivits, tillämplig på järnvägs- trafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfärja. Vad som föreskrivs om järnväg i 1 kap., 2 kap. 1—5 §§ och 5 kap. har motsvarande tillämpning på tunnelbana och spårväg.

2 § Bestämmelserna i denna lag får ej åsidosättas genom avtal till nackdel för resande eller avsändare eller mottagare av gods.

Utan hinder av första stycket får avtal träffas om avvikelse från bestämmelserna om godsbefordran, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter föranleder det. Avtal får vidare träffas om att tvist rörande befordran av gods eller inskrivet resgods skall avgöras av skiljemän.

3 § Åsidosätter järnväg befordringsskyldighet som har ålagts den genom lag eller annan författning och uppkommer därigenom skada för någon till vars förmån befordringsskyldigheten gäller, är järnvägen skyldig att ersätta skadan.

4 § Järnväg är ansvarig för vad den, som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, gör eller underlåter i tjänsten eller eljest under medverkan i järnvägsdriften.

5 § Rätten till ersättning enligt denna lag eller till annan betalning på grund av befordringsavtal som avses i lagen är förlorad, om talan ej har väckts inom den tid (preskriptionstid) som anges i denna paragraf.

Preskriptionstiden är,

1. när någon har dödats, tre år från dödsfallet, dock högst fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

2. när någon eljest har lidit personskada eller har lidit annan sakskada än som avses under 3, tre år från den händelse som orsakade skadan,

3. när talan avser skadestånd på grund av avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods, ett år från det att befordringen började eller, om så ej har skett, från det att den skulle ha börjat,

4. för annat anspråk än nu har nämnts, ett år från det att anspråket uppkom.

I fall som avses i andra stycket 3 eller 4 är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen är ansvarig på grund av uppsåt eller grov vårdslöshet.

Om annat anspråk än sådant som avses i 2 kap. och rör internationell befordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande, tillämpas preskriptionslagen (0000:00) i stället för vad som förut har sagts i denna paragraf.

6 § Talan mot järnväg om ersättning för skada som avses i denna lag får väckas vid

1. domstol som enligt annan lag är behörig att pröva sådan talan,
2. domstolen i avrese-, avsändnings- eller bestämmelseorten, om orten är belägen i Sverige och talan gäller ersättning enligt bestämmelse i 2—4 kap.,
3. domstolen i ort på tågfarjelinje, om orten är belägen i Sverige och talan gäller skada som har inträffat i samband med trafik med svensk tågfarja på linjen.

7 § Sådan bestämmelse om förutsättningar för eller begränsning av järnvägens ansvarighet som järnvägen enligt denna lag får åberopa vid inträffad skada är tillämplig även om anspråk på ersättning för skadan görs gällande på annan grund än lagen.

8 § Sådan bestämmelse i denna lag som anger särskild beräkningsgrund för eller beloppsmässig begränsning av skadestånd är ej tillämplig på anspråk mot järnväg på ersättning för skada som järnvägen eller någon för vilken den svarar enligt 4 § har orsakat med uppsåt eller av grov vårdslöshet.

9 § Med det undantag som följer av 5 § fjärde stycket har 7 och 8 §§ motsvarande tillämpning på anspråk att skada för vilken järnväg är ansvarig enligt denna lag skall ersättas av någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften.

10 § Har järnväg förfallen fordran för sin befattning med egendom som den innehar med anledning av befodringsavtal som avses i denna lag, får järnvägen hålla kvar egendomen till dess fordringen har blivit betald eller säkerhet har ställts för betalningen. Begärs endast del av sändning utlämnad, får järnvägen dock ej hålla kvar delen, om värdet av återstoden täcker fordringen.

Första stycket har motsvarande tillämpning på egendom som tredje man innehar till förvaring på uppdrag av järnvägen eller som innehas av annan järnväg som har deltagit i utförandet av befodringsavtalet.

11 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

2 KAP.

Befordran av resande

Järnvägens ansvarighet

1 § Har resande medan han uppehöll sig i eller steg på eller av järnvägsfordon tillfogats personskada i följd av järnvägsdriften, skall järnvägen ersätta

skadan, även om fel eller försummelse ej ligger järnvägen till last.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständighet, som ej är hänförlig till själva järnvägsdriften och som järnvägen icke hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen kunnat krävas av den.

2 § Har i samband med personskada, för vilken järnväg är ansvarig enligt 1 §, egendom som den skadade bar på sig eller medförde som handresgods helt eller delvis gått förlorad eller skadats, skall järnvägen ersätta sådan skada.

Har i annat fall än som avses i första stycket egendom, som resande bar på sig eller medförde som handresgods, under befordringen helt eller delvis gått förlorad eller skadats, är järnvägen ansvarig endast om fel eller försummelse ligger järnvägen till last.

3 § Om järnväg blir nödsakad att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och befordrar eller låter befordra resande med annat transportmedel samt den resande till följd av denna befordran lider personskada eller sådan sakskada som avses i 2 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befordringssättet. Bestämmelserna i 1 kap. 5 och 6 §§ skall dock tillämpas.

Ersättningens storlek m. m.

4 § I fråga om skadestånd enligt 1 eller 2 § gäller 5 kap. samt 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen (1972: 207).

Vid sakskada som avses i 2 § är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring för januari månad det år skadehändelsen inträffade.

5 § Är järnväg enligt 1 § eller 2 § första stycket ersättningsskyldig för skada, på vilken även 8 § trafikskadelagen (1975: 1410) kan tillämpas, får den skadelidande kräva trafikskadeersättning endast i den mån han visar, att ersättning för skadan ej har kunnat erhållas av järnvägen.

Har järnväg ersatt skada för vilken trafikskadeersättning kan utgå, gäller 19 § första stycket trafikskadelagen (1975: 1410) i fråga om järnvägens inträde i rätten till trafikskadeersättningen.

Särskilda bestämmelser om internationell befordran

6 § Bestämmelserna i 7—14 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befordringshandling som avses i tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (*internationell befordran*).

7 § Vid internationell befordran skall i stället för 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207) gälla, att skadestånd jämkas i den mån vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

8 § Ersättning för framtida inkomstförlust eller förlust av underhåll fastställs i form av engångsbelopp, om den skadelidande ej begär annat.

9 § Har järnväg vid internationell befordran ådragit sig ersättningsskyldighet enligt 2 § första stycket, skall vid tillämpning av 4 § andra stycket i stället för där angivna belopp gälla ett belopp om 2000 francs. Med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet.

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

Omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag dom meddelas eller annan dag om vilken parterna är överens. Därvid skall kronans värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

10 § På fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta med fem procent per år från och med den dag då förfarande som avses i 13 § inleddes eller, om sådant förfarande ej har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Avser ersättningen kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då järnvägen fick tillgång till den utredning som behövs för att ersättningens belopp skall kunna bestämmas.

11 § Den som vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall inom tre månader från det han fick kännedom om skadan lämna meddelande om skadefallet.

Meddelande skall lämnas till någon av följande järnvägar, förutsatt att järnvägen har sitt säte i Sverige eller annan stat som är ansluten till den i 6 § nämnda konventionen:

1. järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade,
2. järnväg i avreseorten,
3. järnväg i bestämmelseorten,
4. järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort.

Har skadan vållats genom fel eller försummelse från järnvägens sida eller har järnväg, som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade, på annat sätt fått kännedom om detta, behöver meddelande ej lämnas.

12 § Den som ej har iakttagit skyldighet enligt 11 § att lämna meddelande om skadefallet har förlorat rätten till ersättning, om ej underlåtenheten beror på förhållande som icke kan läggas honom till last som försummelse.

13 § Den som utan att väcka talan vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall framställa kravet skriftligen hos någon av de järnvägar som anges i 11 §. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om handläggning av sådant ersättningskrav.

Framställs anspråk på ersättning enligt första stycket skall uppehåll göras i beräkningen av den tid inom vilken talan skall väckas intill den dag då järnvägen skriftligen bestrider anspråket och återsänder de handlingar som har åt-

följt framställningen. Medges anspråket delvis, fortsätter angivna tid att löpa endast beträffande vad som kvarstår såsom tvistigt. Påstår någon att krav eller svar på detta har mottagits av motparten eller att handlingarna har återställts, ankommer det på honom att styrka att så har skett. Förnyat krav rörande samma sak medför ej ytterligare uppehåll i beräkningen av den tid inom vilken talan skall väckas.

14 § I fall som avses i 3 § skall vid internationell befordran, förutom 1 kap. 5 och 6 §§, även 2 kap. 11—13 §§ tillämpas.

3 KAP.

Godsbefordran

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel är tillämpligt på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik för vilken vederlag skall utgå. Har avtal träffats om sådan befordran, är kapitlet tillämpligt på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På trafik mellan Sverige och utlandet är kapitlet tillämpligt endast om annat ej följer av det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM).

Kapitlet är ej tillämpligt på postbefordran.

Ingående och fullgörande av befordringsavtal

Avtalets tillkomst

2 § För avtal om godsbefordran gäller allmänna regler om hur avtal ingås.

Transporthandlingar

3 § Har annat ej bestämts i befordringsavtalet, är avsändaren skyldig att på järnvägens begäran upprätta transporthandling och järnvägen skyldig att ta emot sådan handling, även om avsändaren tillhandahåller den utan att järnvägen begärt det.

Transporthandlingens utformning och användning bestäms av avsändaren och järnvägen gemensamt. Om någon av dem begär det, skall dock fraktsedel användas som transporthandling. Hur fraktsedel skall vara utformad fastställs med beaktande av 4—6 §§ av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

4 § Fraktsedel består av avsändarblad och mottagarblad. Ytterligare blad upprättas, om järnvägen begär det.

När järnvägen mottager godset till befordran, skall den på avsändarbladet och mottagarbladet genom stämpling eller på annat lämpligt sätt erkänna mottagandet och ange dagen för detta. Avsändarbladet skall snarast därefter återlämnas till avsändaren. Mottagarbladet behålls av järnvägen för att överlämnas till mottagaren.

5 § I samtliga fraktsedelsblad skall anges

1. avsändarens namn och adress,
2. bestämmelsestationen,
3. mottagarens namn och adress,
4. godsbeskrivning,
5. i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning och, när så krävs, de försiktighetsmått som skall vidtagas.

6 § Annan uppgift än som avses i 5 § får avsändaren föra in i fraktsedeln endast om järnvägen medger det. Har sådan uppgift förts in i fraktsedeln utan järnvägens medgivande, är den utan verkan mot järnvägen.

På järnvägens begäran är avsändaren skyldig att i fraktsedeln föra in sådan ytterligare uppgift som järnvägen i offentligt tillkännagivande förklarat sig kunna påkalla.

7 § Avsändaren svarar för kostnad och skada som tillskyndas järnvägen till följd av att de uppgifter som han lämnar i fraktsedel är oriktiga, otydliga eller ofullständiga.

Åtgärder när järnvägen tager emot godset

8 § Innehåller fraktsedel uppgift om antalet kollin eller uppgift som avser identifieringen av kolli, skall järnvägen när den mottager godset till befordran kontrollera om uppgiften är riktig. Detta gäller dock ej, om avsändaren har lastat godset eller om förhållandena eljest innebär godtagbara skäl för järnvägen att underlåta kontrollen. Företas ej kontroll, skall detta anmärkas i fraktsedeln, om det ej framgår av denna att godset har lastats av avsändaren. Anmärkning skall göras i fraktsedeln, om järnvägen finner att uppgift är oriktig.

När järnvägen mottager godset till befordran, skall järnvägen besiktiga det och dess förpackning. Är godset och förpackningen ej i gott synligt tillstånd, skall järnvägen anmärka detta och ange i vilket hänseende tillståndet icke är gott. Anmärkning skall göras i fraktsedel eller, om sådan ej upprättas, på annat otvetydigt sätt.

Fraktsedels bevisverkan m. m.

9 § I fraktsedeln angivna avtalsvillkor skall antagas återge befodringsavtalets innehåll, om ej annat visas. Har i fråga om uppgift som avses i 8 § första stycket anmärkning ej införts i fraktsedeln och framgår ej av denna eller är det ej av annan anledning uppenbart, att godset har lastats av avsändaren, skall uppgiften antagas vara riktig, om ej annat visas. Uppgift som har bekräftats av järnvägen är dock gällande mot järnvägen.

Har järnvägen ej framställt anmärkning enligt 8 § andra stycket, skall godset och förpackningen, om ej annat visas, antagas ha varit i gott synligt tillstånd, när järnvägen mottog godset till befordran.

Bristfällig förpackning m. m.

10 § Har bristfällig förpackning av godset eller, när lastningen har ombe-

sörjts av avsändaren, felaktigt förfarande i samband därmed föranlett skada eller kostnad för järnvägen, svarar avsändaren härför. Vad nu sagts gäller dock ej, när järnvägen har insett eller hade bort inse faran men har underlåtit att vidtaga lämpliga åtgärder för att avvärja den.

Farligt gods

11 § Överlämnar avsändaren farligt gods till järnvägen, skall han noga underrätta den om vari faran består och, när så behövs, om de försiktighetsmått som skall vidtagas.

Har avsändaren överlämnat farligt gods till järnvägen och kände denna därvid ej till farans art och vilka försiktighetsmått som behövdes, är järnvägen berättigad till ersättning av avsändaren för skada och kostnad som har föranletts därav. För järnvägens rätt till åtgärder för att avvärja faran gäller 6 kap. 6 §.

Påstår järnvägen att den ej har känt till förhållande som angår godsets farlighet, skall påståendet godtagas, om ej upplysning om förhållandet har lämnats i fraktsedel eller avsändaren eller mottagaren visar, att järnvägen ändå kände till förhållandet.

Rätt att förfoga över godset under befordringen

12 § Under befordringen får avsändaren förfoga över godset genom att hos järnvägen begära att befordringen avbryts eller att godset utlämnas på station under vägen eller till annan mottagare än som tidigare har angivits eller genom annan liknande anvisning.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör när mottagaren gör gällande rätt enligt 15 §.

13 § För utförande av anvisning som avsändaren har lämnat med stöd av sin rätt att förfoga över godset och för skada som föranleds därav har järnvägen rätt till ersättning av avsändaren.

Järnvägen är ej skyldig att följa anvisning vars utförande skulle medföra delning av sändning, störning i järnvägsdriften eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Är det ej längre möjligt att följa lämnad anvisning vid den tidpunkt då anvisningen kan meddelas station där begärd åtgärd skulle ha vidtagits, får järnvägen anse anvisningen förfallen.

Anser järnvägen att den ej kan följa lämnad anvisning, skall järnvägen genast underrätta avsändaren därom.

14 § Följer ej järnvägen anvisning som den skolat utföra enligt 12 och 13 §§ eller lämnar den ej underrättelse som avses i 13 § tredje stycket, är järnvägen skyldig att ersätta skada som uppkommer därigenom.

Järnvägen är likaledes ansvarig för skada som tillfogas mottagaren på grund av att järnvägen följer anvisning av avsändaren, fastän dennes rätt att förfoga över godset har upphört enligt 12 § andra stycket.

Godsets utlämnande m. m.

15 § Om ej avsändaren har förordnat annat med stöd av 12 §, får mottagaren göra gällande de rättigheter som tillkommer honom enligt befodringsavtalet,

1. när godset har kommit till bestämmelsestationen eller till annan plats på vilken godset enligt befodringsavtalet får utlämnas,
2. när det har fastslagits att godset har gått förlorat,
3. när den i 22 § andra stycket nämnda tiden har gått till ända utan att godset har tillställts mottagaren.

Mottagare som enligt första stycket 1 begär att få ut godset eller mottagarbladet av fraktsedeln blir därmed skyldig att till järnvägen genast erlægga de belopp som han skall betala enligt befodringsavtalet.

16 § Om gods som har belagts med efterkrav utlämnas till mottagaren, fastän efterkravsbeloppet ej erläggs, är järnvägen skyldig att intill nämnda belopp ersätta avsändaren för skada som han lider därigenom. Vad järnvägen sålunda har erlagt får den söka åter av mottagaren.

Befodringshinder

17 § Visar det sig omöjligt att befodra godset till den plats där det skall utlämnas, skall järnvägen inhämta anvisning från avsändaren.

Kan godset befodras till den plats där det skall utlämnas endast om avvikelse görs från befodringsavtalet, skall järnvägen likaledes inhämta anvisning från avsändaren, om ej avvikelser saknar nämnvärd betydelse. Erhåller järnvägen ej inom skälig tid sådan anvisning, åligger det järnvägen att vidtaga de åtgärder som mot bakgrund av järnvägens kännedom om omständigheterna framstår som bäst ägnade att tillgodose avsändarens intresse.

Har avsändarens rätt att förfoga över godset upphört, skall vad i första och andra styckena sägs om avsändaren i stället gälla mottagaren.

Utlämningshinder

18 § Visar det sig, sedan godset har kommit till den plats där det skall utlämnas, att hinder för godsets utlämning föreligger, skall järnvägen inhämta anvisning från avsändaren.

Begär mottagaren att få ut godset, fastän han tidigare har vägrat att mottaga det, eller bortfaller eljest utlämningshinder, skall godset utlämnas till mottagaren, om ej avsändaren har förordnat annat genom anvisning som har nått järnvägen innan utlämningshindret upphörde. Utlämnas godset, skall järnvägen genast underrätta avsändaren härom.

Kostnader vid befodrings- eller utlämningshinder

19 § Har järnvägen inhämtat eller följt anvisning enligt 17 eller 18 § eller vidtagit åtgärd med stöd av 17 § andra stycket, har järnvägen rätt till ersättning för kostnad som har uppkommit därigenom. Rätt till ersättning föreligger dock ej, om kostnaden beror av fel eller försummelse från järnvägens sida.

Uppläggning av godset

20 § Har järnvägen begärt anvisning enligt 17 § första stycket eller 18 § första stycket men ej inom skälig tid fått anvisning som den rimligen är skyldig att följa, skall befordringen anses avslutad. Järnvägen är dock skyldig att lägga upp godset till förvaring åt den som är berättigad till det eller att uppdraga förvaringen åt tredje man.

Försäljning av godset

21 § Järnvägen får sälja godset utan att invänta anvisning som avses i 17 eller 18 §, om godset är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaden för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till dess värde. Även i annat fall får godset säljas, om järnvägen ej inom skälig tid har fått anvisning om annan åtgärd och järnvägen rimligen får anses skyldig att följa anvisningen.

Försäljning skall ske på offentlig auktion eller, om sådan ej lämpligen kan äga rum, på annat sätt som är betryggande för den som har rätt till godset. Om det är möjligt skall underrättelse om tid och plats för försäljningen i god tid lämnas avsändaren och mottagaren.

Säljs godset, skall köpeskillingen efter avdrag av vad järnvägen har att fordra på grund av befordringen, värden och försäljningen av godset tillställas den som hade rätt till godset. Överstiger järnvägens fordran köpeskillingen, har järnvägen rätt till ersättning av denne för bristen.

Järnvägens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

22 § Järnvägen är ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas medan järnvägen innehar det på grund av befordran. Järnvägen är även ansvarig för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med godsets utlämnande.

Dröjsmål med godsets utlämnande föreligger, när järnvägen icke är redo att lämna ut godset inom avtalad tid eller, om särskild tid ej har avtalats, inom den frist som järnvägen med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges.

Har järnvägen lagt upp godset till förvaring enligt 20 §, svarar järnvägen för godset enligt allmänna regler om deposition. Om järnvägen har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar järnvägen för att denne har valts med tillbörlig omsorg.

23 § Järnvägen är fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om järnvägen visar att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet har orsakats antingen av fel eller försummelse av den som var berättigad till godset eller av sådan anvisning av denne, som icke föranletts av fel eller försummelse från järnvägens sida, eller av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av omständighet som ej är hänförlig till själva järnvägsdriften och som järnvägen icke hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen kunnat krävas av den.

24 § Järnvägen är vidare fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om

förlusten, minskningen eller skadan härrör av den särskilda risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

1. befordran i öppen vagn, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,
2. felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när det ej är förpackat eller är bristfälligt förpackat,
3. oriktigt förfarande vid sådant lastnings- eller lossningsarbete som ej sker genom järnvägens försorg,
4. sådan beskaffenhet hos visst slag av gods som medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, såsom genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning eller svinn,
5. inlämning under oriktig, otydlig eller ofullständig benämning av ämne eller föremål, som järnvägen enligt sina villkor ej eller endast under särskilda betingelser mottager till befordran,
6. underlåtenhet från avsändarens sida att vidtaga föreskrivna försiktighetsåtgärder vid inlämning av gods som järnvägen endast under särskilda betingelser mottager till befordran,
7. befordran av levande djur,
8. befordran av sändning vilken enligt befodringsavtalet eller föreskrift i författning skall åtföljas av vårdare eller tillsynsman, dock endast om förlusten, minskningen eller skadan är en följd av fara som påkallat närvaro av vårdare eller tillsynsman.

Visar järnvägen att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till föreliggande omständigheter kan härröra av risk, som avses i första stycket, skall den antagas härröra därav, om det icke visas att den ej är att tillskriva sådan risk. Sådant antagande får dock ej göras i fall som avses i första stycket 1, när fråga är om onormalt stor minskning eller om förlust av hela kollin.

Skall befordringen enligt avtalet ske i vagn som är utrustad med särskild anordning för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, får järnvägen till befrielse från ansvarighet åberopa första stycket 4 endast om den visar att förlusten, minskningen eller skadan ej har orsakats av att järnvägen icke har följt erhållen anvisning eller icke har vidtagit åtgärd, som med hänsyn till omständigheterna åvilat den i fråga om val, underhåll och användning av anordningen.

Järnvägen får till befrielse från ansvarighet åberopa första stycket 7 endast om den visar att förlusten, minskningen eller skadan ej har orsakats av att järnvägen icke har följt erhållen anvisning eller icke har vidtagit åtgärd, som med hänsyn till omständigheterna kunnat fordras.

25 § Om skadefall som avses i 22 § första stycket delvis har sin grund i omständighet som enligt 23 eller 24 § medför att järnvägen är fri från ansvarighet, svarar järnvägen ändå för skadefallet i den utsträckning det ej har sin grund i sådan omständighet.

26 § Vill part i befodringsavtal göra järnvägen ansvarig enligt 22 § första stycket för att gods har gått förlorat, minskats eller skadats, åligger det honom att visa, att skadefallet har inträffat medan järnvägen innehade godset för att fullgöra avtalet. Har järnvägen i anslutning till tidigare järnvägsbefordran utfört avtal om ny befordran utan att godset däremellan utlämnats el-

ler sändningen ändrats (*nyinlämning*), skall minskning eller skada dock hänföras till den senare befordringen, om den till godset berättigade begär det och han visar, att minskningen eller skadan har inträffat medan godset innehades för någon av befordringarna.

27 § Håller järnvägen ej godset redo för utlämning inom 30 dagar från avtalad tid för utlämning eller, om särskild tid ej har avtalats, inom 60 dagar från det godset mottogs till befordran och gör den som har rätt att få ut godset gällande att det har gått förlorat, skall det betraktas som förlorat.

Om den som mottager ersättning för förlust enligt första stycket därvid uttryckligen begär att bli underrättad i händelse godset kommer till rätta, är järnvägen skyldig att efterkomma denna begäran. Framställs sådan begäran, skall järnvägen lämna skriftlig bekräftelse härpå.

Har den som har begärt underrättelse enligt andra stycket mottagit sådan underrättelse och inom 30 dagar därefter krävt att godset skall utlämnas till honom, är järnvägen skyldig att göra det. Som villkor härför får dock järnvägen kräva återbetalning av vad den har utgivit i ersättning för godsets värde. Vad nu har sagts berör ej rätten till ersättning för dröjsmål med utlämnandet eller annan ersättning som kan grundas på befordringsavtalet.

Framställs ej begäran som avses i andra stycket eller krävs ej enligt tredje stycket inom där angiven tid att godset utlämnas, får järnvägen förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

28 § Är järnväg enligt 22 § första stycket skyldig att betala ersättning för förlust eller minskning av gods, beräknas ersättningen efter godsets värde på avsändningsorten vid tiden då godset mottogs till befordran. Värdet bestäms efter marknadspriset eller, om sådant pris saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Järnvägens ansvarighet enligt första stycket är begränsad till 100 kronor för kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

Utöver vad nu har sagts skall ersättning utgå för frakt och andra utlägg i samband med befordringen. Utläggen skall ersättas till fullo, om godset har gått förlorat, och i övrigt till en mot minskningen svarande del.

Ersättningens storlek när gods har skadats

29 § Är järnväg enligt 22 § första stycket skyldig att betala ersättning för skada på gods och följer ej annat av 30 §, skall ersättningen utgå med belopp som motsvarar värdeminskningen, beräknad enligt 28 § första stycket, och däremot svarande del av frakt och andra utlägg i samband med befordringen.

Ersättning enligt första stycket får ej överstiga vad som skulle ha utgått om sändningen hade förlorats eller, när endast en del av sändningen har minskat i värde till följd av skadan, denna del hade gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

30 § Är järnväg ansvarig för dröjsmål med godsets utlämnande, skall er-

sättningsskyldigheten ej ens om dröjsmålet har medfört skada på godset överstiga vad som motsvarar tre gånger befodringsavgiften. Begärs för samma gods ersättning både enligt denna paragraf och enligt 28 eller 29 §, är järnvägens betalningsskyldighet begränsad till vad som skulle ha utgått, om järnvägen skolat betala ersättning för förlust av godset enligt 28 §.

Reklamation

31 § Den som vill begära ersättning av järnvägen för att gods har minskats eller skadats eller för dröjsmål med dess utlämnande skall utan oskäligt uppehåll ge järnvägen meddelande därom. Försummas det är hans talerätt förlorad, om ej skadefallet har framkallats med uppsåt eller av grov vårdslöshet på järnvägens sida.

Befordran som utförs av flera järnvägar efter varandra

32 § Utförs befordran av flera järnvägar efter varandra på grund av ett och samma befodringsavtal, är varje järnväg ansvarig för befordringen i dess helhet enligt avtalet. För varje järnväg efter den första inträder ansvarighet i och med att järnvägen övertager godset från den föregående järnvägen.

33 § Talan rörande befordran som avses i 32 § får föras mot varje järnväg som är ansvarig för befordringen. Mot bestämmelsejärnvägen får talan föras även om denna järnväg ej har övertagit godset.

4 KAP.

Befordran av inskrivet resgods

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel är tillämpligt i fråga om resgods som inskrivs för inrikes befordran med järnväg i allmän trafik. På trafik mellan Sverige och utlandet är kapitlet tillämpligt när annat ej följer av det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV). Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för envar av järnvägarna.

Inskrivning av resgods

2 § Som inskrivet resgods anses egendom som järnväg i anslutning till avtal om personbefordran mottager av resande för befordran på sträcka som personbefodringsavtalet omfattar.

Resgodsbevis

3 § När järnväg av resande mottager resgods till befordran, skall järnvägen bekräfta mottagandet genom att lämna ut resgodsbevis.

Är resgods vid inlämning i bristfälligt skick eller visar det tydliga tecken på att vara skadat och vitsordar ej den resande anteckning härom på resgodsbevi-

set, blir järnvägen fri från skyldighet att befordra resgodset, om järnvägen genast återlämnar det.

Järnvägs rätt att avbryta befordran m. m.

4 § Har egendom av farlig beskaffenhet överlämnats för befordran som inskrivet resgods, är järnvägen icke skyldig att fullgöra befordringen. För sådan egendom gäller 6 kap. 6 §.

Har för befordran som inskrivet resgods överlämnats egendom som ej är farlig men som, enligt vad järnvägen har gett till känna, på grund av särskildt angiven egenskap ej tages emot för sådan befordran, är järnvägen skyldig att fullgöra befordringen, endast om järnvägen vid inskrivningen kände till eller hade bort fastställa att egendomen hade den angivna egenskapen.

Är järnväg ej skyldig att fullfölja befordran av egendom, som har inskrivits som resgods, får järnvägen lägga upp egendomen i förvar för den resandes räkning. Har resgodsets inlämning eller befordran föranlett kostnad eller skada för järnvägen, har järnvägen rätt till ersättning härför. Detta gäller dock ej i fråga om skada, som järnvägen har underlåtit att vidtaga lämpliga åtgärder för att förhindra, fastän den insåg eller hade bort inse att skadan sannolikt skulle uppkomma.

Utlämning av inskrivet resgods m. m.

5 § Innehavaren av resgodsbeviset är berättigad att få ut resgodset på bestämelsestationen mot att han återställer beviset. Sådan rätt föreligger dock ej, om det skäligen kan antagas att han gör bruk av beviset obehörigen.

Kan den som begär utlämning av inskrivet resgods icke återställa resgodsbeviset eller föreligger fall som avses i första stycket andra punkten, får utlämning ske endast om den som begär utlämningen gör troligt att han har rätt till det.

Utlämnar järnvägen inskrivet resgods i strid med första eller andra stycket eller vägrar järnvägen utlämning när sådan hade bort ske, är järnvägen skyldig att ersätta skada som därigenom tillfogas den som har rätt till resgodset.

6 § Har inskrivet resgods ej avhämtats vid utgången av fjärde dagen efter ankomstdagen eller, såvitt angår levande djur, vid utgången av den kortare avhämtningsfrist som järnvägen kan ha betingat sig, anses järnvägen därefter inneha resgodset endast för förvaring.

7 § Har järnväg innehaft inskrivet resgods för förvaring i sex månader, får järnvägen sälja resgodset. Vad nu har sagts gäller dock ej, om järnvägen inom samma tid har anmodats att vidtaga annan åtgärd med resgodset och det skäligen kan krävas att järnvägen följer denna anvisning.

Utan att iaktta den i första stycket angivna tidsfristen får järnvägen sälja resgods, som är utsatt för snar förstörelse eller vars art eller tillstånd eljest ger anledning till omedelbar försäljning, eller i fråga om levande djur vidta annan åtgärd som påkallas av omständigheterna.

För försäljning gäller 3 kap. 21 § andra och tredje styckena i tillämpliga delar. Har den som är berättigad till överskott av försäljningen ej gjort sin rätt

gällande inom två år från försäljningen, tillfaller överskottet järnvägen.

Järnvägens ansvarighet

8 § Järnvägen är ansvarig, om inskrivet resgods går förlorat, minskas eller skadas, medan järnvägen innehar det.

Under tid då järnvägen innehar resgodset för förvaring svarar dock järnvägen för det enligt allmänna regler om deposition.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om den visar att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av förhållande som anges i 3 kap. 23 §.

Järnvägen är vidare fri från ansvarighet, om den gör sannolikt att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av resgodsets särskilda beskaffenhet eller av felande eller bristfällig förpackning.

9 § Om järnvägen ej är redo att på den resandes begäran lämna ut inskrivet resgods vid tidpunkt då järnvägen skäligen hade bort hålla det tillgängligt, är järnvägen ansvarig för skada som genom dröjsmålet åsamkas den resande.

Järnvägen är dock fri från ansvarighet, om den visar att dröjsmålet har orsakats av förhållande som anges i 3 kap. 23 §.

Ersättnings storlek

10 § Är järnvägen i annat fall än som avses i 8 § andra stycket ansvarig för att inskrivet resgods har gått förlorat, minskats eller skadats, är järnvägen dock ej skyldig att ersätta resandes skada till den del den överstiger ett belopp som för varje kolli motsvarar hälften av det basbelopp enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring som gällde för januari månad det år skadehändelsen inträffade.

11 § Har resande lidit skada för vilken järnvägen är ansvarig enligt 9 §, skall järnvägen ersätta hans skada till den del den icke överstiger ett belopp om 100 kronor för varje påbörjat dygn som järnvägen har dröjt med utlämningen efter det att resgodset har begärts utlämnat. Järnvägen är dock ej skyldig att för resgods som omfattas av ett och samma resgodsbevis lämna högre ersättning än 1 000 kronor.

Förkommet resgods

12 § Har inskrivet resgods ej hållits redo för utlämning före utgången av fjärde dagen efter den dag då resgodset hade bort ankomma till bestämmelsestationen, skall resgodset betraktas som förlorat, om den resande begär ersättning för dess förlust.

Har den resande erhållit ersättning enligt första stycket, skall 3 kap. 27 § andra—fjärde styckena ha motsvarande tillämpning i fråga om rätten till resgodset, om det kommer till rätta.

Reklamation

13 § Vad som har föreskrivits om reklamation i 3 kap. 31 § har motsvarande tillämpning i fråga om inskrivet resgods.

5 KAP.**Ansvarighet i annat fall än vid befordran**

1 § Har personskada i annat fall än som förut nämnts i denna lag tillfogats någon i följd av järnvägs drift, svarar järnvägen härför enligt de grunder som anges i 2 kap. 1 §.

Om skadan ej har orsakats genom vållande på järnvägens sida eller genom bristfällighet i anordning av betydelse för järnvägsdriften, är dock järnvägen fri från ansvarighet för skada som tillfogas

1. den som obehörigen uppehåller sig inom sådan del av järnvägs spårområde som enligt 6 kap. 1 § ej är upplåten för allmänheten,
2. förare eller passagerare i motordrivet fordon som är i trafik.

2 § För sakskada i följd av järnvägsdriften i annat fall än som anges särskilt i denna lag svarar järnvägen enligt de i 2 kap. 1 § angivna grunderna.

Om skadan ej har orsakats genom vållande på järnvägens sida eller genom bristfällighet i anordning av betydelse för järnvägsdriften, är dock järnvägen fri från ansvarighet, när skadan gäller

1. egendom som utan att järnvägen tillåtit det finns inom sådan del av järnvägs spårområde som enligt 6 kap. 1 § ej är upplåten för allmänheten,
2. motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som befordras med sådant fordon.

Även i fall som avses i andra stycket 1 svarar järnväg enligt de i 2 kap. 1 § angivna grunderna för skada som gäller nötkreatur eller häst under betesgång eller ren som vid skadetillfället uppehöll sig inom område där renskötsel då fick bedrivas.

3 § I fråga om skadestånd enligt detta kapitel gäller 5 kap. samt 6 kap. 1—3 §§ skadeståndslagen (1972: 207). Medverkan från den skadelidandes sida till skada som avses i 2 § tredje stycket kan dock ej medföra jämkning av skadestånd, om ej medverkan har skett uppsåtligen eller av grov vårdslöshet.

Skadestånd med anledning av skada på motordrivet fordon som är i trafik eller på egendom som befordras med sådant fordon får också jämkas, om bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

6 KAP.**Ordning och säkerhet inom järnvägsområde**

1 § Utan järnvägens tillstånd får ej någon beträda järnvägs spårområde utom på plats där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar tydligt framgår att allmänheten har tillträde.

Den som bryter mot förbudet i första stycket döms, om ej gärningen enligt annan lag eller författning är belagd med strängare straff, till böter ej över femhundra kronor.

2 § Järnvägstjänsteman i säkerhets- eller ordningstjänst får från järnvägens område avlägsna den som överträder förbudet i 1 § första stycket, som uppträder berusad eller stör ordningen eller som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Han får i trängande fall taga sådan person i förvar. Tages någon i förvar, skall polisman ofördröjligen underrättas. Förvar består till dess polisman kommer tillstådes eller behovet av förvar annars upphör.

3 § För att verkställa tjänsteåtgärd enligt 2 § får järnvägstjänsteman icke använda strängare medel än förhållandena kräver. Han bör i första hand söka vinna rättelse genom upplysningar och anmaningar.

Våld får tillgripas endast när tjänsteuppgiften icke kan lösas på annat sätt. Tillgrips våld, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får ej brukas längre än som är oundgängligen nödvändigt.

4 § Järnväg får undersöka innehållet i resgodskolli eller godssändning, om innehållet är okänt för järnvägen och det förekommer grundad anledning till misstanke att kollit eller sändningen innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften.

Kan det med fog antagas att resgods innehåller något som järnvägen har förklarat att den ej befordrar på det sätt som är i fråga eller att innehållet i godssändning ej motsvarar de uppgifter därom som avsändaren har lämnat, är järnvägen berättigad att undersöka resgodset eller sändningens innehåll, även om den ej har förbehållit sig det i befodringsavtalet.

Undersökning bör ej företagas utan närvaro av vittne. Vid undersökning enligt andra stycket skall om möjligt den resande eller, om undersökningen avser gods, avsändaren eller mottagaren beredas tillfälle att närvara.

5 § Har resande i järnvägsfordon medtagit egendom som ej får medföras som handresgods och avlägsnar ej den resande på järnvägens uppmaning egendomen från fordonet, får järnvägen omhändertaga egendomen. Om det är påkallat med hänsyn till egendomens farlighet, får järnvägen genast ta egendomen om hand.

6 § Har järnvägen omhändertagit egendom enligt 5 § eller mottagit egendom för befordran som inskrivet resgods och är egendomen av farlig beskaffenhet, får järnvägen bortskaffa, oskadliggöra eller förstöra egendomen, om det ej skäligen kan antagas, att faran kan avvärjas genom mindre ingripande åtgärd.

Första stycket har motsvarande tillämpning på gods som järnvägen har mottagit under omständigheter som anges i 3 kap. 11 § andra stycket.

Järnväg är ej skyldig att ersätta skada, som tillfogas den resande eller avsändaren eller mottagaren genom åtgärd som får vidtagas enligt första eller andra stycket.

Denna lag träder i kraft den . Genom lagen upphävs lagen (1886 nr 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift, lagen (1916: 238) angående tillämpning med avseende å elektrisk järnväg av bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift, lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde, lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande samt järnvägstrafikstadgan (1966: 202). Äldre bestämmelser skall dock fortfarande tillämpas på befordran som har påbörjats före ikraftträdandet.

2 Förslag till

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikskadelagen (1975: 1410)

dels att 11, 12 och 20 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 10 a §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

11 § Uppkommer *annan* person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada — — — med detta.

12 § Trafikskadeersättning med — — — till dödsfallet.

Föreslagen lydelse

10 a § Uppkommer genom trafik med motordrivet fordon och spårfordon som avses i järnvägstrafiklagen (1981:00) skada på spårfordon eller på person eller egendom i sådant fordon, utgår trafikskadeersättning endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det. Motsvarande gäller i fråga om skada på egendom som ingår i spåranläggning, om skadan har uppkommit i samband med skada som avses i första punkten.

11 § Uppkommer person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon *i annat fall* än som anges i 10 eller 10 a §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada — — — med detta.

12 § Trafikskadeersättning med — — — till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

20 § Har skada — — — vissa trafikbrott.

Är ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt lag eller annan författning ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. *Motsvarande gäller när vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i anordning av betydelse för denna har medverkat till sakskada som omfattas av 10 a §.*

20 § Har skada — — — vissa trafikbrott.

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1981:00) eller annan författning ansvarig för skada som har uppkommit på sätt som anges i 10 a §, får försäkringsanstalt som har utgett trafikskadeersättning för skadan kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den

De remitterade lagförslagen

1 Förslag till

Järnvägstrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 § Denna lag tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfarja, om inte annat anges i lagen. Vad som föreskrivs om järnväg i 1 kap., 2 kap. 1–4 §§ och 5 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg. Bestämmelserna i 6 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg i den utsträckning som anges där.

Lagen tillämpas inte på postbefordran.

2 § Bestämmelserna i denna lag får inte åsidosättas genom avtal som är mindre förmånliga för resande eller för avsändare eller mottagare av gods. Avtal som avviker från bestämmelserna i 3 kap. får dock träffas, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

Avtal om att framtida tvister med anledning av förhållanden som regleras i denna lag skall avgöras av skiljemän får göras gällande endast i fråga om tvister som rör godsbefordran.

3 § Om järnvägen inte fullgör sin befordringsskyldighet enligt lag eller annan författning och om det därigenom uppkommer skada för någon till vars förmån befordringsskyldigheten gäller, är järnvägen skyldig att ersätta skadan.

4 § Järnvägen är ansvarig för vad den som är anställd hos järnvägen eller som i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften gör eller underlåter att göra i tjänsten eller annars under medverkan i järnvägsdriften.

5 § Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befodringsavtal som avses i lagen förlovar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket.

Preskriptionstiden är

vid dödsfall

tre år från dödsfallet, dock högst fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

vid personskada som inte har lett till döden

tre år från den händelse som orsakade skadan,

vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods

ett år från dagen då godset eller resgodset lämnades ut eller, om det inte har lämnats ut, från den dag då det senast skulle ha lämnats ut,

vid sakskada i	tre år från den händelse som
andra fall	orsakade skadan.
för annan fordran	ett år från det att fordringen uppkom.

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen är ansvarig på grund av uppsåt eller grov vårdslöshet.

Om en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande och fordringen inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap., tillämpas preskriptionslagen (1981: 130) i stället för vad som förut har sagts i denna paragraf.

6 § Talan mot järnvägen om ersättning för skada som avses i denna lag får väckas vid

1. den domstol som enligt annan lag är behörig att pröva sådan talan,
2. domstolen i avrese-, avsändnings- eller bestämmelseorten, om orten ligger i Sverige och talan gäller ersättning enligt någon bestämmelse i 2–4 kap.,
3. domstolen i ort på tågfärjelinje, om orten ligger i Sverige och talan gäller skada som har inträffat i samband med trafik med svensk tåg färja på linjen.

7 § Järnvägen får återropa denna lags bestämmelser om förutsättningar för eller begränsning av ansvarigheten för skada, även om anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på lagen görs gällande på annan grund.

8 § Sådana bestämmelser i denna lag som anger särskild beräkningsgrund för skadestånd eller som begränsar skadestånd till beloppet tillämpas inte på anspråk mot järnvägen, när järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § har orsakat skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet.

9 § Om anspråk på ersättning för skada som järnvägen är ansvarig för enligt denna lag riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, gäller i fråga om denne vad som sägs i 7 och 8 §§ om järnvägen.

10 § Om järnvägen har en förfallen fordran för sin befattning med egendom som den innehar med anledning av ett befordringsavtal som avses i denna lag, är järnvägen inte skyldig att lämna ut egendomen till den som är betalningsskyldig för fordringen förrän fordringen har blivit betald eller säkerhet har ställts för betalningen. När endast en del av en sändning begärs utlämnad, får järnvägen dock inte hålla kvar delen, om värdet av återstoden täcker fordringen.

Rätt att hålla kvar egendom till säkerhet för en sådan fordran som avses i första stycket föreligger också, när tredje man har hand om egendomen för förvaring på uppdrag av järnvägen eller när egendomen finns hos en annan järnväg som har deltagit i utförandet av befordringsavtalet. Tredje man som har hand om egendom för förvaring på uppdrag av järnvägen har också rätt att hålla kvar egendomen till säkerhet för en egen fordran på betalning för förvaringen.

11 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

2 kap. Befordran av resande

Järnvägens ansvarighet

1 § Om en resande medan han uppehöll sig i eller steg på eller av ett järnvägsfordon har skadats till följd av järnvägsdriften, skall järnvägen ersätta skadan.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

2 § Om egendom som den resande bar på sig eller hade med sig som handresgods helt eller delvis har gått förlorad eller skadats i samband med att den resande tillfogades sådan skada som järnvägen är ansvarig för enligt 1 §, skall järnvägen ersätta också skadan på egendomen.

Om egendomen har gått förlorad eller skadats under befordringen i annat fall än som avses i första stycket, är järnvägen ansvarig endast om den har gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

3 § Om järnvägen blir tvungen att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och befordrar eller låter befordra de resande med annat transportmedel och om en resande till följd av denna befordran tillfogas personskada eller sådan sakskada som avses i 2 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befordringssättet. Bestämmelserna i 1 kap. 5 och 6 §§ skall dock tillämpas.

Ersättningens storlek m.m.

4 § I fråga om skadestånd enligt 1 eller 2 § gäller 5 kap. och 6 kap. 3 § skadeståndslagen (1972: 207) samt, om inte annat följer av 6 §, 6 kap. 1 § samma lag.

Vid sakskada som avses i 2 § är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring för det år då den händelse som orsakade skadan inträffade.

Särskilda bestämmelser om internationell befordran

5 § Bestämmelserna i 6 - 13 §§ gäller endast i fråga om sådan färd enligt internationell befordringshandling som avses i tilläggskonventionen den 26 februari 1966 till det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (internationell befordran).

6 § Vid internationell befordran skall, i stället för 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207), gälla att skadestånd jämkas i den mån den skadelidande genom vållande har medverkat till skadan.

7 § Ersättning för framtida inkomstförlust eller förlust av underhåll fastställs i form av ett engångsbelopp, om den skadelidande inte begär annat.

8 § Om järnvägen vid internationell befordran har ådragit sig ersättnings-skyldighet enligt 2 § första stycket, skall vid tillämpningen av 4 § andra stycket i stället för hälften av basbeloppet gälla ett belopp om 2 000 francs. Med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet.

Regeringen kungör motvärdet av franc uttryckt i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

Omräkning från särskilda dragningsrätter till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då dom meddelas eller en annan dag som parterna har kommit överens om. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

9 § På en fordran som avser ersättning enligt 1 § eller 2 § första stycket utgår ränta med fem procent per år från och med den dag då det förfarande som avses i 12 § inleddes eller, om något sådant förfarande inte har inletts, från och med den dag då talan väcktes. Om ersättningen avser kostnader vid personskada, inkomstförlust eller förlust av underhåll, utgår dock ränta först från och med den dag då järnvägen fick tillgång till den utredning som behövs för att ersättningens belopp skall kunna bestämmas.

10 § Den som vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall inom tre månader från det att han fick kännedom om skadan lämna meddelande om skadefallet.

Meddelandet skall lämnas till någon av följande järnvägar, förutsatt att järnvägen har sitt säte i Sverige eller i en annan stat som är ansluten till den konvention som nämns i 5 §:

1. järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade,
2. järnväg i avreseorten,
3. järnväg i bestämmelseorten,
4. järnväg i den resandes hemort eller vanliga uppehållsort.

Har järnvägen vållat skadan genom fel eller försummelse eller har någon järnväg som trafikerar den sträcka på vilken skadefallet inträffade på annat sätt fått kännedom om detta, behöver meddelande inte lämnas.

11 § Den som inte har iakttagit sin skyldighet enligt 10 § att lämna meddelande om skadefallet har förlorat rätten till ersättning, om inte underlåtenheten beror på förhållande som han inte kan lastas för.

12 § Den som utan att väcka talan vill kräva ersättning för skada vid internationell befordran skall framställa kravet skriftligen hos någon av de järnvägar som anges i 10 §. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om handläggningen av sådana ersättningskrav.

Om någon framställer anspråk på ersättning enligt första stycket, skall i preskriptionstiden för detta anspråk inte räknas in tiden från det att anspråket framställdes intill den dag då järnvägen skriftligen meddelar att den inte medger anspråket och återsänder de handlingar som har sänts in med framställningen. Om järnvägen medger anspråket till en del, fortsätter preskriptionstiden att löpa endast för den återstående delen av anspråket. Påstår någon att krav eller svar på detta har tagits emot av motparten eller att handlingarna har återsänts, ankommer det på honom att bevisa detta. Förnyade krav avseende samma skada medför inte något ytterligare uppehåll i beräkningen av preskriptionstiden.

13 § I sådana fall som avses i 3 § skall vid internationell befordran, förutom 1 kap. 5 och 6 §§, även 2 kap. 10 - 12 §§ tillämpas.

3 kap. Godsbefordran

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel tillämpas på sådan godsbefordran med järnväg i allmän inrikes trafik som sker mot betalning. Har avtal träffats om sådan befordran, tillämpas kapitlet på befordringen även när järnvägen ombesörjer denna med vägfordon.

På trafik mellan Sverige och utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM).

Ingående och fullgörande av befodringsavtal

Avtalets tillkomst

2 § För avtal om godsbefordran gäller allmänna regler om hur avtal ingås.

Transporthandlingar

3 § Avsändaren och järnvägen kan i befodringsavtalet bestämma om någon transporthandling skall användas och hur den i så fall skall vara utformad. Om annat inte har bestämts i befodringsavtalet, är avsändaren dock skyldig att på järnvägens begäran upprätta en transporthandling och järnvägen skyldig att på avsändarens begäran ta emot en sådan handling.

Om avsändaren eller järnvägen begär det, skall en fraktsedel användas som transporthandling. Hur fraktsedeln skall vara utformad anges i 4-6 §§. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ytterligare föreskrifter om fraktsedelns utformning.

4 § En fraktsedel består av två blad, avsändarbladet och mottagarbladet. Ytterligare blad skall upprättas, om järnvägen begär det.

När järnvägen tar emot godset till befordran, skall den på avsändarbladet och mottagarbladet genom stämpling eller på annat lämpligt sätt erkänna mottagandet och ange dagen för detta. Avsändarbladet skall snarast därefter återlämnas till avsändaren. Mottagarbladet behålls av järnvägen för att överlämnas till mottagaren.

5 § I samtliga fraktsedelsblad skall anges

1. avsändarens namn och adress,
2. bestämmelsestationen,
3. mottagarens namn och adress,
4. godsbeskrivning,
5. i fråga om gods av farlig beskaffenhet, dess allmänt vedertagna benämning och de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

6 § Andra uppgifter än som avses i 5 § får avsändaren föra in i fraktsedeln endast om järnvägen medger det. Om en sådan uppgift har förts in i fraktsedeln utan järnvägens medgivande, är den utan verkan mot järnvägen.

På järnvägens begäran är avsändaren skyldig att i fraktsedeln föra in

sådana ytterligare uppgifter som järnvägen i offentligt tillkännagivande har förklarat sig kunna kräva.

7 § Avsändaren är skyldig att ersätta järnvägen för kostnader och skador som uppkommer för den till följd av att de uppgifter som avsändaren lämnar i fraktsedeln är oriktiga, otydliga eller ofullständiga.

Åtgärder när järnvägen tar emot godset

8 § Innehåller fraktsedeln uppgift om antalet kollin eller uppgifter som avser identifieringen av kollin, skall järnvägen när den tar emot godset till befordran kontrollera om uppgiften är riktig. Detta gäller dock inte, om avsändaren har lastat godset eller om förhållandena annars är sådana att järnvägen har godtagbara skäl att underlåta kontrollen. Företas inte kontroll, skall detta anmärkas i fraktsedeln, om det inte framgår av denna att godset har lastats av avsändaren. Anmärkning skall också göras i fraktsedeln, om järnvägen finner att en uppgift är oriktig.

När järnvägen tar emot godset till befordran, skall järnvägen besiktiga det och dess förpackning. Om godset eller förpackningen ser ut att inte vara i gott skick, skall järnvägen anmärka detta och ange i vilket hänseende som brister föreligger. Anmärkningen skall göras i fraktsedeln eller, om fraktsedel inte har upprättats, på annat tydligt sätt.

Fraktsedelns bevisverkan m.m.

9 § Avtalsvillkor som anges i fraktsedeln skall antas återge befodringsavtalets innehåll, om inte annat visas. Uppgifter i fraktsedeln om antalet kollin eller uppgifter som avser identifieringen av dessa skall antas vara riktiga, om någon anmärkning mot uppgifterna inte har förts in i fraktsedeln. Detta gäller dock inte, om annat visas eller om det framgår av fraktsedeln att avsändaren har lastat godset eller detta är på annat sätt uppenbart. Uppgifter som har bekräftats av järnvägen är alltid gällande mot den.

Har järnvägen inte framställt någon anmärkning enligt 8 § andra stycket och visas inte något annat, skall godset och förpackningen antas ha sett ut att vara i gott skick när järnvägen tog emot det till befordran.

Bristfällig förpackning m.m.

10 § Avsändaren skall svara för skador och kostnader som uppkommer för järnvägen på grund av att godset inte har varit förpackat eller varit bristfälligt förpackat eller på grund av att avsändaren har förfarit felaktigt i samband med lastning som har ombesörjts av honom. Detta gäller dock inte, när järnvägen har insett eller borde ha insett faran men har underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att avvärja den.

Farligt gods

11 § När avsändaren överlämnar farligt gods till järnvägen, skall han noga underrätta den om vad faran består i och om de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

Om avsändaren har överlämnat farligt gods till järnvägen och järnvägen därvid inte kände till farans art och vilka försiktighetsåtgärder som skulle

vidtas, är avsändaren skyldig att ersätta järnvägen för skador och kostnader på grund av detta. I fråga om järnvägens rätt att vidta åtgärder för att avvärja faran gäller 6 kap. 7 §.

Påstår järnvägen att den inte har känt till förhållanden som angår godsets farlighet, skall påståendet godtas, om det inte har lämnats någon upplysning om förhållandet i fraktsedeln och avsändaren eller mottagaren inte visar att järnvägen ändå kände till förhållandet.

Rätt att förfoga över godset under befordringen

12 § Under befordringen får avsändaren förfoga över godset genom att hos järnvägen begära att befordringen avbryts eller att godset lämnas ut på en station under vägen eller till en annan mottagare än som tidigare har angetts eller genom annan liknande anvisning.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande sin rätt enligt 15 §.

13 § Järnvägen har rätt till ersättning av avsändaren för kostnader som uppkommer genom att järnvägen följer en anvisning som denne har lämnat enligt 12 § och för skada som har uppkommit på grund av att anvisningen har följts.

Järnvägen är inte skyldig att följa en anvisning, om det skulle medföra att en sändning delas, störningar uppstår i järnvägsdriften eller en annan sändnings avsändare eller mottagare orsakas skada. Kan den station där den begärda åtgärden skulle utföras inte underrättas medan det fortfarande är möjligt att utföra den, får järnvägen lämna anvisningen utan åtgärd.

Om järnvägen anser att den inte kan följa en anvisning, skall järnvägen genast underrätta avsändaren om detta.

14 § Om järnvägen inte följer en anvisning som den enligt 12 och 13 §§ är skyldig att följa eller om den inte lämnar en sådan underrättelse som avses i 13 § tredje stycket, är järnvägen skyldig att ersätta den skada som uppkommer genom detta.

Järnvägen är också ansvarig för skador som tillfogas mottagaren på grund av att järnvägen följer en anvisning av avsändaren, fastän dennes rätt att förfoga över godset har upphört enligt 12 § andra stycket.

Godsets utlämnande m.m.

15 § Om avsändaren inte har förordnat annat med stöd av 12 §, får mottagaren göra gällande de rättigheter som tillkommer honom enligt befodringsavtalet

1. när godset har kommit till bestämmelsestationen eller till en annan plats där godset enligt befodringsavtalet får lämnas ut,
2. när det har fastslagits att godset har gått förlorat,
3. när den tid som nämns i 22 § andra stycket har gått ut utan att godset har lämnats ut till mottagaren.

En mottagare som enligt första stycket 1 begär att få ut godset eller mottagarbladet av fraktsedeln blir därmed skyldig att till järnvägen genast erlägga de belopp som han skall betala enligt befodringsavtalet.

16 § Om gods som har belagts med efterkrav lämnas ut till mottagaren, fastän efterkravsbeloppet inte har betalats, är järnvägen skyldig att intill

detta belopp ersätta avsändaren för den skada som han lider därigenom. Mottagaren är skyldig att ersätta järnvägen vad den har betalat till avsändaren.

Befordringshinder

17 § Om det visar sig omöjligt att befordra godset till den plats där det skall lämnas ut, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren.

Kan godset befordras till den plats där det skall lämnas ut endast om avvikelse görs från befordringsavtalet, skall järnvägen också begära anvisning från avsändaren, om inte avvikelsen saknar nämnvärd betydelse. Om järnvägen inte får någon anvisning inom skälig tid, är järnvägen skyldig att vidta de åtgärder som järnvägen, mot bakgrund av sin kännedom om omständigheterna, anser bäst tillgodose avsändarens intresse.

Om avsändarens rätt att förfoga över godset har upphört, skall vad som sägs om avsändaren i första och andra styckena i stället gälla mottagaren.

Utlämningshinder

18 § Om det, sedan godset har kommit till den plats där det skall lämnas ut, visar sig att det föreligger hinder för godsets utlämning, skall järnvägen begära anvisning från avsändaren.

Om mottagaren begär att få ut godset fastän han tidigare har vägrat att ta emot det, eller om annars hinder för att lämna ut godset upphör, skall godset lämnas ut till mottagaren, om inte avsändaren har förordnat annat genom en anvisning som har nått järnvägen innan utlämningshindret upphörde. Lämnas godset ut, skall järnvägen genast underrätta avsändaren om detta.

Kostnader vid befordrings- eller utlämningshinder

19 § Om järnvägen har begärt eller följt en anvisning enligt 17 eller 18 § eller vidtagit åtgärder med stöd av 17 § andra stycket, har den rätt till ersättning för de kostnader som har uppkommit därigenom. Järnvägen har dock inte rätt till ersättning, om kostnaden beror på fel eller försummelse från järnvägens sida.

Uppläggning av godset

20 § Om järnvägen har begärt anvisning enligt 17 § första stycket eller 18 § första stycket men inte inom skälig tid fått någon anvisning som den rimligen är skyldig att följa, skall befordringen anses avslutad. Järnvägen är dock skyldig att lägga upp godset till förvaring åt den som är berättigad till godset eller att uppdra åt tredje man att förvara det.

Försäljning av godset

21 § Järnvägen får sälja godset utan att invänta sådana anvisningar som avses i 17 eller 18 §, om godset är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd annars ger anledning till det eller om kostnaden för dess förvaring inte står i rimligt förhållande till godsets värde. Även i annat fall får godset säljas, om järnvägen inte inom skälig tid har fått någon annan anvisning som den rimligen får anses skyldig att följa. Om försäljningsvärdet uppen-

barligen inte täcker försäljningskostnaderna, får godset bortskaffas i stället för att säljas.

Försäljning skall ske på offentlig auktion eller, om detta inte är lämpligt, på något annat sätt som är betryggande för den som har rätt till godset. Om det är möjligt, skall avsändaren och mottagaren i god tid underättas om tid och plats för försäljningen.

Om godset säljs, skall köpeskillingen sändas till den som hade rätt till godset, sedan järnvägen från köpeskillingen har dragit av vad den har att fordra på grund av befordringen, vården och försäljningen av godset. Om järnvägens fordran överstiger köpeskillingen, är den som hade rätt till godset skyldig att täcka bristen.

Järnvägens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

22 § Järnvägen är ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas medan järnvägen innehar det på grund av befordran. Järnvägen är också ansvarig för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med att lämna ut godset.

Dröjsmål med att lämna ut godset föreligger, när järnvägen inte är beredd att lämna ut godset inom avtalad tid eller, om någon tid inte har avtalats, inom den frist som järnvägen skäligen bör medges med hänsyn till omständigheterna.

Har järnvägen lagt upp godset till förvaring enligt 20 §, svarar järnvägen för godset enligt allmänna regler om förvaring. I fråga om preskription av ersättningsanspråk gäller dock 1 kap. 5 §. Om järnvägen har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar järnvägen endast för att denne har valts och getts instruktioner med tillbörlig omsorg.

23 § Järnvägen är fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om järnvägen visar att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet har orsakats av

1. fel eller försummelse av den som var berättigad till godset,
2. sådan anvisning av den berättigade som inte har föranletts av fel eller försummelse från järnvägens sida,
3. godsets bristfälliga beskaffenhet, eller
4. någon omständighet som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

24 § Järnvägen är vidare fri från ansvarighet enligt 22 § första stycket, om förlusten, minskningen eller skadan är en följd av den särskilda risk som är förbunden med

1. att godset har befordrats i öppen vagn, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,
2. att godset inte är förpackat eller är bristfälligt förpackat och det är fråga om sådant gods som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när förpackningen är bristfällig eller saknas,
3. att godset har lastats eller lossats på ett felaktigt sätt och järnvägen inte själv har utfört lastningen eller lossningen,
4. att godset är av sådan beskaffenhet att det är särskilt utsatt för fara att

gå förlorat, minskas eller skadas, till exempel genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning eller svinn.

5. att gods, som järnvägen enligt sina villkor inte tar emot till befordran eller tar emot endast på särskilda villkor, har lämnats in under oriktig, otydlig eller ofullständig benämning,

6. att avsändaren har underlåtit att vidta föreskrivna försiktighetsåtgärder, när han har lämnat in gods som järnvägen tar emot till befordran endast på särskilda villkor,

7. att befordringen avser levande djur, eller

8. att sändningen är sådan att den enligt befodringsavtalet eller föreskrift i författning skall åtföljas av vårdare eller tillsynsman, dock endast om förlusten, minskningen eller skadan är en följd av den fara som var anledningen till att vårdare eller tillsynsman skulle vara med vid befordringen.

Visar järnvägen att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till omständigheterna kan vara en följd av en sådan särskild risk som avses i första stycket, skall den antas vara en följd av denna risk, om det inte visas att den faktiskt beror på någon annan omständighet. När det i ett sådant fall som avses i första stycket 1 är fråga om onormalt stor minskning eller om förlust av hela kollin, skall detta dock inte antas vara en följd av att godset har befordrats i öppen vagn.

Skall befordringen enligt avtalet ske i en vagn som är utrustad med särskilda anordningar för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, får järnvägen inte till befrielse från ansvarighet åberopa den risk som avses i första stycket 4. Järnvägen får dock åberopa denna risk, om den visar att förlusten, minskningen eller skadan beror på någon annan omständighet än att järnvägen inte har följt erhållna anvisningar eller att den inte har gjort vad den med hänsyn till omständigheterna borde ha gjort i fråga om val, underhåll och användning av de särskilda anordningarna.

Järnvägen får till befrielse från ansvarighet åberopa första stycket 7 endast om den visar att förlusten, minskningen eller skadan beror på någon annan omständighet än att järnvägen inte har följt erhållna anvisningar eller har försummat att vidta de åtgärder som med hänsyn till omständigheterna hade kunnat fordras.

25 § Om ett skadefall som avses i 22 § första stycket delvis har sin grund i omständigheter som enligt 23 eller 24 § medför att järnvägen är fri från ansvarighet, svarar järnvägen ändå för skadefallet till den del det inte har sin grund i någon sådan omständighet.

26 § Vill någon som är part i ett befodringsavtal göra järnvägen ansvarig enligt 22 § första stycket för att gods har gått förlorat, minskats eller skadats, åligger det honom att visa att skadefallet har inträffat medan järnvägen innehade godset för att fullgöra avtalet. Om järnvägen i anslutning till en tidigare järnvägsbefordran har ingått avtal om ny befordran utan att godset däremellan har lämnats ut eller sändningen ändrats (nyinlämning), skall minskningen eller skadan hänföras till den senare befordringen, om den som är berättigad till godset begär det och visar att minskningen eller skadan har inträffat medan godset innehades för någon av befodrarna.

27 § Är järnvägen inte beredd att lämna ut godset på avtalad plats inom 30 dagar från avtalad tid för utlämning eller, om särskild tid inte har avtalats, inom 60 dagar från det att godset togs emot till befordran, får den som har rätt att få ut godset begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Järnvägen är skyldig att underrätta den som har fått ersättning för förlust enligt första stycket när godset kommer till rätta, om denne har begärt det i samband med att han tog emot ersättning för förlusten. Järnvägen skall skriftligen bekräfta en sådan begäran.

Har den som har begärt underrättelse enligt andra stycket fått en sådan underrättelse och inom 30 dagar därefter krävt att godset skall lämnas ut till honom, är järnvägen skyldig att lämna ut godset. Som villkor för detta får dock järnvägen kräva återbetalning av vad den har betalat i ersättning för förlusten av godset. Vad som nu har sagts berör inte rätten till ersättning för dröjsmål med utlämnandet eller annan ersättning som kan grundas på befordringsavtalet.

Framställs inte begäran som avses i andra stycket eller krävs inte att godset lämnas ut enligt tredje stycket inom den tid som anges där, får järnvägen förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

28 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för förlust eller minskning av gods, beräknas ersättningen efter godsets värde på avsändningsorten vid tiden då godset togs emot till befordran. Värdet bestäms efter marknadspriset eller, om sådant pris saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Järnvägens ansvarighet enligt första stycket är begränsad till 150 kronor per kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med befordringen. Utläggen skall ersättas helt, om godset har gått förlorat, och annars till en del som svarar mot minskningen.

Ersättningens storlek när gods har skadats

29 § Om järnvägen enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för skada på gods och om annat inte följer av 30 §, skall ersättningen motsvara värdeminskningen beräknad enligt 28 § första stycket. Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med befordringen till den del som svarar mot värdeminskningen.

Ersättningen enligt första stycket får inte överstiga vad som skulle ha betalats om sändningen hade gått förlorad eller, när endast en del av sändningen har minskat i värde till följd av skadan, denna del hade gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

30 § Om järnvägen är ansvarig för dröjsmål med att lämna ut godset, skall ersättningsskyldigheten inte överstiga vad som motsvarar tre gånger befordringsavgiften. Detta gäller också i de fall då dröjsmålet har medfört skada på godset. När ersättning begärs för samma gods både enligt denna paragraf och enligt 28 eller 29 §, är järnvägens ersättningsskyldighet be-

gränsad till vad som skulle ha utgått enligt 28 §, om godset hade gått förlorat.

Reklamation

31 § Den som vill begära ersättning av järnvägen för att gods har minskats, skadats eller gått förlorat eller för dröjsmål med att lämna ut godset, skall utan oskäligt uppehåll göra anmärkning till järnvägen om minskningen, skadan, förlusten eller dröjsmålet. Den som inte gör detta har förlorat rätten till ersättning, om inte järnvägen har orsakat skadefallet uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet.

Befordran som utförs av flera järnvägar efter varandra

32 § Om befordran utförs av flera järnvägar efter varandra på grund av ett och samma befodringsavtal, är varje järnväg ansvarig för befordringen i dess helhet enligt avtalet. För en järnväg som inte själv har slutit befodringsavtalet inträder ansvarigheten i och med att järnvägen tar emot godset.

33 § Talan rörande befordran som avses i 32 § får föras mot varje järnväg som är ansvarig för befordringen. Mot den järnväg som skall utföra den avslutande delen av befordringen får talan föras, även om denna järnväg inte har övertagit godset.

4 kap. Befordran av inskrivet resgods

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel tillämpas på resgods som har inskrivits för befordran med järnväg i allmän inrikes trafik. På trafik mellan Sverige och utlandet tillämpas kapitlet endast om annat inte följer av det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV).

Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller kapitlet i tillämpliga delar för samtliga järnvägar.

Inskrivet resgods

2 § Som inskrivet resgods anses egendom som järnvägen i anslutning till avtal om personbefordran tar emot av resande för befordran på den sträcka som personbefodringsavtalet omfattar.

Resgodsbevis

3 § När järnvägen tar emot resgods som den resande lämnar för befordran, skall järnvägen bekräfta mottagandet genom att utfärda resgodsbevis.

Är resgodset vid inlämningen i bristfälligt skick eller visar det tydliga tecken på att vara skadat, skall järnvägen anteckna detta i resgodsbeviset. Om den resande inte godtar en sådan anteckning och järnvägen genast återlämnar resgodset, blir järnvägen fri från sin skyldighet att befodra resgodset.

Järnvägens rätt att avbryta befordran m.m.

4 § Om egendom av farlig beskaffenhet har överlämnats för befordran som inskrivet resgods, är järnvägen inte skyldig att fullgöra befordringen. För sådan egendom gäller 6 kap. 7 §.

Järnvägen är inte heller skyldig att som inskrivet resgods befodra egendom som inte är farlig men som järnvägen enligt vad den har gett till känna

inte tar emot för sådan befordran på grund av andra särskilda egenskaper hos egendomen. Järnvägen är dock skyldig att befordra egendom som den har tagit emot, om järnvägen vid mottagandet kände till eller borde ha fastställt att egendomen hade sådana särskilda egenskaper.

Är järnvägen inte skyldig att befordra inskrivet resgod, får järnvägen lägga upp resgodset för förvaring för den resandes räkning. Järnvägen har därvid rätt till ersättning för kostnader och skador som resgodsets inlämning eller befordran har förorsakat. Rätt till ersättning för skador föreligger dock inte, om järnvägen har underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra skadorna trots att den insåg eller borde ha insett att de sannolikt skulle uppkomma.

Utlämning av inskrivet resgod m.m.

5 § Innehavaren av resgodsbeviset är berättigad att få ut resgodset på bestämelsestationen mot att han lämnar tillbaka beviset. Järnvägen får dock inte lämna ut resgodset, om det skäligen kan antas att innehavaren av resgodsbeviset använder beviset obehörigen.

Kan den som begär utlämning inte lämna tillbaka resgodsbeviset, skall järnvägen ändå lämna ut resgodset, om den som begär utlämning visar att han har rätt till godset. Råder osäkerhet rörande rätten till godset, får järnvägen fordra att säkerhet ställs.

Om järnvägen lämnar ut inskrivet resgod i strid med första eller andra stycket, är järnvägen skyldig att ersätta skada som därigenom uppkommer för den som har rätt till godset.

6 § Har inskrivet resgod inte hämtats vid utgången av fjärde dagen efter ankomstdagen, anses järnvägen därefter inneha resgodset endast för förvaring. I fråga om levande djur får järnvägen förbehålla sig en kortare avhämtningsfrist.

7 § Har järnvägen innehaft inskrivet resgod för förvaring i tre månader, får järnvägen sälja resgodset. Om försäljningsvärdet uppenbarligen inte täcker försäljningskostnaderna, får resgodset bortskaffas i stället för att säljas. Vad som nu har sagts gäller dock inte, om järnvägen inom den nämnda tiden har anmodats att vidta någon annan åtgärd med resgodset och det skäligen kan krävas att järnvägen följer denna anvisning.

Utan att iaktta den tidsfrist som anges i första stycket får järnvägen sälja resgods som är utsatt för snar förstörelse eller vars art eller tillstånd på annat sätt ger anledning till omedelbar försäljning. I fråga om levande djur får järnvägen även vidta andra åtgärder som omständigheterna kräver.

För försäljning gäller 3 kap. 21 § andra och tredje styckena i tillämpliga delar. Kan den som hade rätt till resgodset inte nås och hör han inte heller av sig inom två år från försäljningen, tillfaller dock överskottet av försäljningen järnvägen.

Järnvägens ansvarighet

8 § Järnvägen är ansvarig, om inskrivet resgod går förlorat, minskas eller skadas, medan järnvägen har hand om det.

Under den tid då järnvägen innehar resgodset för förvaring svarar järnvägen för det enligt allmänna regler om förvaring. I fråga om preskription av ersättningsanspråk gäller dock 1 kap. 5 §. Om järnvägen har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar järnvägen endast för att denne har valts och getts instruktioner med tillbörlig omsorg.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om den visar att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av

1. fel eller försummelse av den resande,
2. resgodsets bristfälliga beskaffenhet, eller
3. någon omständighet som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

Järnvägen är vidare fri från ansvarighet, om den gör sannolikt att förlusten, minskningen eller skadan har orsakats av resgodsets särskilda beskaffenhet eller av att resgodset har saknat förpackning eller varit bristfälligt förpackat.

9 § Om järnvägen inte är beredd att på den resandes begäran lämna ut resgodset på bestämmelsestationen vid en tidpunkt då järnvägen skäligen borde ha hållit det tillgängligt, är järnvägen ansvarig för skada som uppkommer för den resande genom dröjsmålet.

Järnvägen är dock fri från ansvarighet, om den visar att dröjsmålet har orsakats av något förhållande som anges i 8 § tredje stycket.

Ersättningens storlek

10 § Om järnvägen i annat fall än som avses i 5 § tredje stycket eller 8 § andra stycket är ansvarig för att inskrivet resgods har gått förlorat, minskats eller skadats, är järnvägens ansvarighet begränsad till ett belopp som för varje kolli motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring för det år när den händelse som orsakade skadan inträffade. Järnvägen är dessutom skyldig att betala ersättning för hela resgodsvärdet, om resgodset har gått förlorat, och i annat fall för så mycket av värdet som svarar mot minskningen eller värdeminskningen.

11 § Om en resande har lidit skada som järnvägen är ansvarig för enligt 9 §, är järnvägens ansvarighet begränsad till 100 kronor för varje påbörjat dygn som järnvägen har dröjt med utlämningen efter det att resgodset har begärts utlämnat. Järnvägen är dock inte skyldig att för resgods som omfattas av ett och samma resgodsbevis lämna högre ersättning än 1 000 kronor.

Förkommet inskrivet resgods

12 § Är järnvägen inte beredd att lämna ut inskrivet resgods på bestämmelsestationen före utgången av fjärde dagen efter den dag då resgodset borde ha anlänt dit, får den resande begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Har den resande fått ersättning som avses i första stycket och kommer resgodset till rätta, tillämpas 3 kap. 27 § andra - fjärde styckena.

Reklamation

13 § Om den resande vill begära ersättning av järnvägen för att resgods har minskats, skadats eller gått förlorat eller för dröjsmål med att lämna ut godset, skall han utan oskäligt uppehåll göra anmärkning till järnvägen om minskningen, skadan, förlusten eller dröjsmålet. Gör han inte det, har han förlorat rätten till ersättning, om inte järnvägen har orsakat skadefallet uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet.

5 kap. Ansvarighet i annat fall än vid befordran

1 § Om någon i annat fall än som förut har nämnts i denna lag har tillfogats personskada eller har lidit sakskada till följd av järnvägsdriften, skall järnvägen ersätta skadan med de undantag som anges i andra stycket och i 2 §.

Järnvägen är fri från ansvarighet enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den.

2 § Skadas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik eller skadas ett sådant fordon eller egendom som befordras med ett sådant fordon, är järnvägen ansvarig endast om skadan har orsakats genom fel eller försummelse på järnvägens sida eller genom bristfällighet i någon anordning som är av betydelse för järnvägsdriften.

3 § I fråga om skadestånd enligt detta kapitel gäller 5 kap. och 6 kap. 1 - 3 §§ skadeståndslagen (1972: 207).

Har vållande på den skadelidandes sida medverkat till skador på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar, får skadeståndet jämkas endast om medverkan har skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Skadas ett motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som befordras med ett sådant fordon, skall medverkan till denna sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon som den skadade egendomen befordrades med eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

6 kap. Ordning och säkerhet vid järnvägstrafik

1 § Utan trafikföretagets tillstånd får inte någon beträda spårområden för järnväg eller tunnelbana utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

Utan spårvägens tillstånd får inte någon beträda en sådan del av en spårvägs spårområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som bryter mot förbudet i första eller andra stycket döms till böter, högst 1 000 kronor, om inte gärningen enligt annan författning är belagd med strängare straff.

2 § Om någon har fört ett annat maskindrivet spårfordon än spårvagn och därvid har varit så påverkad av alkoholdrycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter. Detsamma gäller, om en järnvägs- eller tunnelbanetjänsteman som annars har utfört uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholdrycker i sådan mängd att alkoholkon-

centrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 1,5 promille eller däröver, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholdrycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0,5 men inte 1,5 promille, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg, tunnelbana eller spårväg får från trafikföretagets område avlägsna den som överträder förbudet i 1 § första eller andra stycket, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i trafikdriften. Om det är oundgängligen nödvändigt, får han omhänderta en sådan person. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Den omhändertagne får hållas kvar till dess att han har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

4 § För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Han bör i första hand försöka tala personen till rätta genom upplysningar och anmaningar.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

5 § Järnvägen får undersöka innehållet i resgodskollin eller godssändningar, om innehållet är okänt för järnvägen och det finns skäl att misstänka att de innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften.

Kan det med fog antas att resgods innehåller något som järnvägen har förklarat att den inte befordrar som resgods eller att innehållet i en gods-sändning inte motsvarar de uppgifter som avsändaren har lämnat om det, får järnvägen undersöka resgodsets eller sändningens innehåll. Detta gäller även om järnvägen inte har förbehållit sig det i befordringsavtalet.

Undersökningar bör företas i vittnes närvaro. Vid en undersökning enligt andra stycket skall om möjligt den resande eller, om undersökningen avser gods, avsändaren eller mottagaren beredas tillfälle att närvara.

6 § Om en resande i ett järnvägsfordon har med sig egendom som inte får medföras som handresgods och om den resande på järnvägspersonalens uppmaning inte avlägsnar egendomen, får järnvägen ta hand om den. Om det är nödvändigt med hänsyn till egendomens farlighet, får järnvägen ta hand om egendomen utan att först anmoda den resande att avlägsna den.

7 § Har järnvägen tagit hand om egendom enligt 6 § eller tagit emot egendom för befordran som inskrivet resgods och är egendomen av farlig beskaffenhet, får järnvägen avlägsna, oskadliggöra eller förstöra egendomen, om det inte skäligen kan antas att faran kan avvärjas genom mindre långtgående åtgärder.

Första stycket skall också tillämpas på gods som järnvägen har tagit emot under omständigheter som anges i 3 kap. 11 § andra stycket.

Järnvägen är inte skyldig att ersätta den skada som tillfogas den resande

eller avsändaren eller mottagaren genom åtgärder som får vidtas enligt första eller andra stycket.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985. Genom lagen upphävs

1. lagen (1886: 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,

2. lagen (1916: 238) angående tillämpning med avseende å elektrisk järnväg av bestämmelserna i lagen den 12 mars 1886 (nr 7 s.1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift,

3. lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde,

4. lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande,

5. järnvägstrafikstadgan (1966: 202).

Äldre bestämmelser skall dock fortfarande tillämpas på befordran som har påbörjats före ikraftträdandet.

2 Förslag till

Lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)

Härigenom föreskrivs att 11, 12 och 20 §§ trafikskadelagen (1975: 1410) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av annan. Ersättning enligt första stycket utgår ej för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap därom följde med fordonet eller lät egendom befordras med detta.

Skadas någon i ett spårfordon som avses i järnvägstrafiklagen (1984:000) och som är i trafik eller skadas ett sådant fordon eller egendom i ett sådant fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. Detsamma gäller i fråga om skada på egendom som ingår i spåranläggningen, om skadan har uppkommit i samband med sådan skada som nu har nämnts.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

12 §

Trafikskadeersättning med anledning av personskada kan jämkas, om den skadelidande själv uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Ersättning till förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott kan även jämkas, om föraren därvid genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Har personskada lett till döden, kan ersättning till efterlevande också jämkas, om den avlidne uppsåtligt har medverkat till dödsfallet.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Trafikskadeersättning med anledning av sakskada kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. I fall som avses i 10 § andra stycket skall sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon varmed den skadade egendomen befordrades eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan. Vidare skall i fall som avses i 11 § tredje stycket sådan medverkan till sakskada anses föreligga, om vållande i samband med spårdriften eller bristfällighet i anordning av betydelse för denna har medverkat till skadan.

Jämkning enligt första eller andra stycket sker efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

20 §

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevållaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Är ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg enligt lag eller annan författning ansvarig för skada för vilken trafikskadeersättning har utgått, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Är järnväg eller spårväg enligt järnvägstrafiklagen (1984:000) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs att 4 § 4 mom. lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott¹ skall upphöra att gälla vid utgången av december 1984.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Alkoholutandningsprov får företagas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott. Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får företagas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § järnvägs- trafiklagen (1984: 000)*. Detsamma gäller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

2 §²

Alkoholutandningsprov får rutinmässigt företagas på

1. förare av motordrivet fordon som stoppas vid i förväg beordrad trafikkontroll,

2. den som kan antagas under förande av motordrivet fordon ha, med eller utan skuld, haft del i uppkomsten av trafikolycka,

3. den som kan misstänkas för att under förande av motordrivet fordon ha begått brott enligt 1-3 § lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott eller sådan enligt vägtrafikkungörelsen (1972: 603) straffbelagd förseelse som avser

a. färdhastighet,

b. skyldighet att stanna fordon,

c. skyldighet att ha föreskriven lykta eller strålkastare tänd.

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivet fordon gäller i tillämpliga delar även förare av *motordrivet* spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. De

Bestämmelserna i första stycket om förare av motordrivet fordon gäller i tillämpliga delar även förare av *maskindrivet* spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg. De

¹ Senaste lydelse 1982: 303.

² Senaste lydelse 1982: 304.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

gäller ej förare av *motordrivet* fordon, som är avsett att föras av gående.

gäller ej förare av *maskindrivet* fordon, som är avsett att föras av gående.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

5 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)

Härigenom föreskrivs att 16 och 21 - 23 §§ körkortslagen (1977:477)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

16 §

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § *samma lag* och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn.

4. om körkortshavaren i annat fall har brutit mot en från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn och överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § järnvägs- trafiklagen (1984:000)*,

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § *lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott* och överträdelsen inte kan anses som ringa,

¹ Lagen omtryckt 1980: 977.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,
 9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,
 10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

21 §

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägstrafiklagen (1984:000)* skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

22 §

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0.8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1984:000)* men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod under eller efter färden uppgick till 0.8 promille, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

23 §¹

Om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet eller visat uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom eller företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne, eller om han till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, skall körkortet omhändertas.

¹ Senaste lydelse 1982: 305.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har brutit mot 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, och hade han före färdens slut förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen i hans blod uppgick till minst 0,5 promille under eller efter färden, skall körkortet omhändertas sedan analysbeviset har erhållits. Är det fråga om ett brott mot 4 § 2 mom. nämnda lag, men uppgick alkoholkoncentrationen inte till 0,8 promille, skall körkortet inte omhändertas om omständigheterna vid brottet kan anses mildrande.

Bestämmelserna i andra stycket gäller även vid förande av ett motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1984:000), gäller bestämmelserna i andra stycket i tillämpliga delar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

LAGRÅDET

Utdrag
PROTOKOLL
vid sammanträde
1984-02-05

Närvarande: f. d. regeringsrådet Paulsson, regeringsrådet Mueller, justitierådet Jermsten.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 27 oktober 1983 har regeringen på hemställan av statsrådet och chefen för justitiedepartementet Rainer beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. järnvägstrafiklag,
2. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410),
3. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
4. lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov,
5. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477).

Förslagen har inför lagrådet föredragits av rådmannen Anders Jacobaeus.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Inledning

Bestämmelser om järnvägarnas förhållande till sina transportkunder och till dem som skadas till följd av spårdriften finns i dag i ett flertal författningar. Regler om järnvägs ansvar för utomobligatoriska skador finns sålunda i lagen (1886: 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift, och järnvägs förhållande till resande regleras i lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Bestämmelser om befordran av gods och av inskrivet resgods återfinns nu i den i administrativ ordning utfärdade järnvägstrafikstadgan (1966: 202); denna reglerar i stor utsträckning förhållanden som avses i 8 kap. 2 § regeringsformen och för vilka således numera krävs lagform. Genom det remitterade förslaget till järnvägstrafiklag erhålles en samlad lagreglering i nu angivna hänseenden. Därigenom kan berörda författningar upphävas.

Det remitterade förslaget bygger i allt väsentligt på förslag, som framlagts av utredningen angående ny lagstiftning om befordran med järnväg i dess betänkande *Ny järnvägslagstiftning II* (SOU 1980: 37). Såvitt angår bestämmelserna om befordran av resande innebär regeringsförslaget huvudsakligen att reglerna i 1976 års lag oförändrade förs över till den nya lagen. Reglerna om befordran av gods och inskrivet resgods, som i stor utsträckning har motsvarighet i järnvägstrafikstadgan, är i förhållande till bestämmelserna i stadgan bearbetade såväl i sakligt som i redaktionellt hänseende, därvid lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport i stora delar tjänat som förebild. Vad angår ansvaret för utomobligatoriska skador ges

detta i lagförslaget ett väsentligt annat innehåll än det har i 1886 års lag i det att objektivt ansvar för sådana skador stadgas i förslaget. I samband härmed regleras också frågan om ansvarsfördelningen vid kollision mellan tåg och motorfordon, vilket medför ändringar även i trafikskadelagen (1975: 1410).

Lagförslagen synes innebära en värdefull nyordning inom ifrågavarande område såväl från saklig som från författningsteknisk synpunkt. Enligt lagrådets mening är förslagen väl ägnade att läggas till grund för lagstiftning i ämnet.

Till enskildheterna i förslagen återkommer lagrådet i det följande.

Järnvägstrafiklagen

1 kap. 1 §

I förevarande paragraf anges som huvudregel att lagen tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfärja. Från denna tillämpning gäller vissa undantag enligt vad som följer av 2 kap. 3 §, 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 §. Förekomsten av undantagsregler har i lagtexten antytts genom uttrycket "om inte annat anges i lagen". Enligt lagrådets mening skulle det ge lagen en bättre överskådlighet om paragrafen direkt hänvisade till de åsyftade särreglerna. Lagrådet förordar därför att de citerade orden utgår ur första stycket och att i ett andra stycke intas förslagsvis följande text:

"Av 2 kap. 3 § och 3 kap. 1 § följer att vissa bestämmelser i lagen kan tillämpas även på trafik med annat transportmedel än som anges i första stycket, därvid trafiken i fall som avses i förstnämnda lagrum kan äga rum utom landet. Enligt 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skall lagen i vissa fall inte tillämpas på internationell befordran av gods eller inskrivet resgods."

Enligt det remitterade förslaget har i förevarande paragraf upptagits en bestämmelse att lagen inte tillämpas på postbefordran. Lagrådet ifrågasätter om inte denna specialregel naturligare har sin plats i 3 kap. 1 §.

1 kap. 2 §

I första stycket regleras från om giltigheten av avtal, varigenom lagens bestämmelser åsidosätts. I detta hänseende föreslås att avvikelser från lagens regler inte får ske till nackdel för transportkunden i annat fall än när det gäller godsbefordran och då under förutsättning att godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt. Regleringen är avsedd att i sina huvuddrag motsvara vad som i dag gäller enligt järnvägstrafikstadgan (2 och 75 §§). En motsvarande bestämmelse finns i vägtransportlagen (5 §).

Huvudregeln om lagbestämmelsernas tvingande natur har i första stycket av förevarande paragraf utformats så att bestämmelserna i lagen inte får åsidosättas "genom avtal som är mindre förmånliga" för resande

etc. Formuleringen synes ge regeln en annan innebörd än motsvarande föreskrift i järnvägstrafikstadgan och vägtransportlagen; utformningen ger sålunda läsaren närmast föreställningen att ett särskilt transportavtal med avvikande reglering i och för sig skulle vara tillåtet under den förutsättningen att villkoren, vid en helhetsbedömning av avtalet, inte medför en försämring för transportkunden i förhållande till lagens bestämmelser. Avsikten torde emellertid vara att stadga förbud mot varje avvikelse som innebär att transportkunden avstår från en honom i lagen tillförsäkrad förmån. Lagtexten synes därför böra utformas annorlunda, förslagsvis – i nära anslutning till motsvarande regel i vägtransportlagen – på följande sätt: "Bestämmelserna i denna lag får inte genom avtal åsidosättas till nackdel för resande eller avsändare eller mottagare av gods."

Rörande förutsättningarna för att transportavtal skall få träffas med villkor som till nackdel för transportkunden avviker från lagens bestämmelser, anføres i remissprotokollet bl. a. att sådant avtalsvillkor skall kunna anses bindande "förutsatt att villkoret kan anses skäligt med hänsyn till godsets ovanliga art". Innebörden av detta uttalande synes oklar. Man kan lätt få intrycket att en bedömning av avtalets tillåtlighet skulle vara betingad av att de avtalade villkoren i och för sig är skäliga. En sådan tillämpning kan emellertid inte utläsas ur den föreslagna lagtexten i andra meningen av förevarande paragrafs första stycke och synes inte heller stå väl i överensstämmelse med den gällande regleringen i järnvägstrafikstadgan eller med motsvarande bestämmelse i vägtransportlagen. Det torde därför kunna förutsättas att den avsedda innebörden av regleringen är den som närmast överensstämmer med lagtexten eller att ett avtal, varigenom transportkunden avstår från någon honom i lagen tillförsäkrad förmån, får träffas under förutsättning att godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt att avvikande bestämmelser avtalas. Det närmare innehållet i ett sådant avtal torde emellertid inte böra tilläggas betydelse när det gäller att tillämpa här förevarande regel om i vilka fall undantag från bestämmelserna i järnvägstrafiklagen är tillåtna. Däremot kan givetvis frågan om avtalsvillkorens giltighet komma under bedömning vid en prövning enligt exempelvis avtalslagens bestämmelser.

1 kap. 4 §

I denna paragraf uttrycks principen att järnvägen vid tillämpning av lagen är ansvarig för sina anställdas åtgärder. Detta skall enligt förslaget gälla också dem som i annan egenskap anlitas av järnvägen. Paragrafen är utformad i överensstämmelse med 6 § i 1976 års lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.

Beträffande det i lagtexten förekommande ordet "järnvägsdriften" som uttryck för den verksamhet som avses vill lagrådet redan i detta sammanhang (se vidare under 5 kap. 1 §) anföra följande.

Uttrycket "järnvägsdriften" används, förutom i 6 § av 1976 års lag,

även i 3 § samma lag och bestämmer där under vilka förhållanden järnvägen har objektivt ansvar för skador vid befordran av resande. Rekvisitetet har oförändrat överförs till 2 kap. 1 § i förevarande lagförslag. Samma uttryck förekommer också bl. a. i 5 kap. 1 § för att bestämma de situationer då järnvägen har objektivt ansvar för skador i utomobligatoriska förhållanden. I detta sammanhang har uttrycket motsvarighet i 2 § i 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.

Begreppet "järnvägsdriften" används i 5 kap. 1 § som ett led i beskrivningen av det s. k. spårdriftsansvaret. I specialmotiveringen till nämnda paragraf anger departementschefen att detta ansvar omfattar bara skador som är en följd av den egentliga kommunikationsverksamheten. Han hänvisar i detta hänseende bl. a. till den redogörelse som finns i utredningens betänkande (s. 66) och uttalar att någon utvidgning av begreppet inte är avsedd.

Såsom framgår av redovisningen i betänkandet får man för tolkning av begreppet "järnvägsdriften" i 5 kap. 1 § söka ledning i förarbetena till 1886 års lag. Enligt dessa avsågs i här aktuellt hänseende med "järnvägsdriften" endast själva tågrörelserna och vad därmed hade omedelbart sammanhang. I praxis synes dock begreppet ha givits en i viss mån vidgad tillämpning. Oavsett hur den närmare avgränsningen görs är det i vart fall tydligt att betydande delar av vad som kan räknas som järnvägsverksamhet i vanlig mening inte omfattas av begreppet.

I 1976 års lag och i 2 kap. 1 § järnvägstrafiklagen synes det aktuella uttrycket ha samma begränsade innebörd som nyss sagts.

Mot bakgrund av det anförda torde uttrycket "järnvägsdriften" i nu förevarande paragraf kunna bli missvisande. Regeln avser ju att ge ett generellt uttryck för järnvägens ansvarighet för medhjälpare i alla situationer som behandlas i lagen, och således även fall som inte kan betecknas som "järnvägsdrift" i den begränsade mening, i vilken uttrycket används i 2 kap. 1 § och 5 kap. 1 §.

Med hänsyn till vad som nu anförts synes paragrafen böra omformuleras och ges förslagsvis följande lydelse: "Järnvägens ansvar enligt denna lag omfattar även vad den som är anställd hos järnvägen gör eller underlåter att göra i tjänsten samt vad den som järnvägen annars anlitar för verksamheten gör eller underlåter att göra vid utförandet av sitt uppdrag."

Biträdes den mening lagrådet sålunda uttalat synes uttrycket "järnvägsdriften" i 3 kap. 23 § 4. och 4 kap. 8 § tredje stycket 3. böra ersättas med en annan beteckning, förslagsvis "befordringen". Till 1 kap. 9 §, som enligt det remitterade förslaget också innehåller ordet "järnvägsdriften", återkommer lagrådet i det följande.

1 kap. 5 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om preskription. Enligt den föreslagna avfattningen av första stycket är innebörden därav, att den som

inte iakttagit de i andra och tredje styckena angivna tidsfristerna för väckande av talan "förlorar rätten att kräva ut sin fordran".

I remissprotokollet har ansetts att paragrafen i fråga om preskriptionens verkan har utformats efter förebild från 9 § i 1976 års lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Att så är fallet anges få till följd att vad som förloras vid preskriptionen är "själva fordringsrätten" och att fordringen därför inte heller kan göras gällande genom "genkärsmål eller yrkande om kvittning". Någon lagbestämmelse som ger uttryck för sistnämnda förhållande har inte ansetts behövlig.

De i första stycket av förevarande paragraf använda ordalagen angående verkan av preskription anknyter emellertid inte till den angivna förebilden utan i stället helt till formuleringen av huvudregeln i 8 § första stycket preskriptionslagen (1981: 130). Denna lag innehåller därutöver bl. a. vissa föreskrifter om rätt att använda preskriberad fordran till kvittning (10 §) och om rätt för borgenär att ta ut preskriberad fordran ur egendom i vilken han har retentionsrätt (11 §). Enligt 1 § preskriptionslagen är där givna bestämmelser tillämpliga "i den mån inte annat följer av vad som är särskilt föreskrivet".

Vid sådana förhållanden torde, med den utformning lagtexten givits i det remitterade förslaget, denna inte medge den av departementschefen avsedda tillämpningen i fråga om kvittning m. m. med mindre uttryckligt förbehåll härom görs i lagtexten. Lagrådet föreslår att denna kompletteras i angivna hänseende, lämpligen efter förebild av 41 § tredje stycket vägtransportlagen. En sådan bestämmelse bör lämpligen placeras i ett särskilt stycke omedelbart efter det tredje stycket.

I fjärde stycket görs undantag från de tidigare i paragrafen upptagna preskriptionsbestämmelserna för det fallet att fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande. Som exempel på sådant förfarande nämns i remissprotokollet att en trafikant uppsåtligen orsakar skada, som i och för sig omfattas av en särskild ersättningsregel i lagen; är förfarandet brottsligt skall då beträffande järnvägens talerätt mot trafikanten gälla de allmänna preskriptionsreglerna i preskriptionslagen. Av specialmotiveringen kan man få den uppfattningen att fjärde stycket skulle ha avseende också på en talan, som en skadelidande på annan grund än järnvägstrafiklagen för mot en anställd vid järnvägen, exempelvis i anledning av att han stulit gods som lämnats till järnvägen för befordran. Så kan emellertid inte vara fallet. De särskilda preskriptionsregler, som uppställts tidigare i paragrafen och från vilka fjärde stycket sålunda stadgar undantag, berör överhuvud inte en talan, som förs mot en anställd hos järnvägen. Enligt första stycket gäller ju preskriptionsreglerna i paragrafen endast fordran på ersättning "enligt denna lag" eller en annan fordran på betalning "på grund av befodringsavtal som avses i lagen", och en talan mot en anställd vid järnvägen kan inte gärna avse en sådan fordran, alldeles oavsett om den anställda begått brottslig gärning eller inte. En annan sak är

att preskriptionsreglerna i förevarande paragraf, på grund av uttrycklig bestämmelse i remissförslaget 1 kap. 9 §, kommer att på visst sätt få tillämpning även på talan som förs mot en anställd vid järnvägen och således på annan grund än järnvägstrafiklagen. Att de speciella preskriptionsreglerna i sådant fall som regel inte skall tillämpas när talan mot den anställda förs på grund av brottslig gärning bör komma till uttryck i anslutning till den åsyftade regeln i 1 kap. 9 §.

Lagrådet konstaterar slutligen att det i specialmotiveringen har angivits att de föreslagna reglerna bl. a. innebär "en viss förkortning" av preskriptionstiden när det gäller skada som uppkommit innan befordrad egendom (gods eller inskrivet resgods) togs i förvar av järnvägen. Uttalandet synes ha sin grund i det förhållandet att utredningen föreslog att preskriptionstiden i nu aktuella fall skulle beräknas från det att "befordringen började". Det remitterade förslaget innebär emellertid att preskriptionstiden i dessa fall skall beräknas från den dag då godset utlämnades eller senast skulle ha lämnats ut. Fråga om förvaring kan enligt förslaget därtill aldrig uppkomma förrän viss tid förflutit efter det godset ankommit till bestämmelsestationen (enligt 3 kap. 20 §, "skälig tid" efter viss till följd av godsets ankomst gjord anmaning, och enligt huvudregeln i 4 kap. 6 §, efter fyra dagar). Mot denna bakgrund synes de föreslagna bestämmelserna — i motsats till vad som angetts i remissprotokollet — snarast innebära att preskriptionstiderna i nu aktuella fall blir längre än enligt nuvarande bestämmelser.

1 kap. 7 och 8 §§

Enligt 7 § medges järnvägen rätt att åberopa järnvägstrafiklagens bestämmelser om förutsättningar för och begränsning av ansvarigheten för skada även om anspråk som kunnat grundas på lagen görs gällande på annan grund. En motsvarande regel föreslås i 9 § för det fall att anspråk riktas mot anställd vid järnvägen eller annan som järnvägen anlitar för driften. Både 7 och 9 §§ avser således en talan som inte grundar sig på järnvägstrafiklagen. Däremot reglerar den mellanliggande 8 § en situation, då talan förs i enlighet med lagen. Från redaktionell synpunkt är det att föredra att regeln i 8 § placeras före bestämmelsen i 7 § och att således 7 och 8 §§ får byta plats. Lagrådet föreslår att så sker. Därigenom vinnes också att de närbesläktade bestämmelserna i 7 § enligt det remitterade förslaget och 9 § kommer i omedelbar följd.

1 kap. 9 §

Syftet med förevarande paragraf är att järnvägstrafiklagens bestämmelser om förutsättningarna för och begränsning av ansvarigheten för skada skall bli tillämpliga även när en talan riktas mot en anställd vid järnvägen eller annan för vilken järnvägen svarar enligt 4 § i kapitlet, förutsatt att järnvägen i och för sig är ansvarig för skadan enligt lagen. De åsyftade

bestämmelserna torde avse reklamation, preskription, skadeståndsberäkning och ersättningsbegränsning.

Viss tvekan synes kunna råda om den avsedda innebörden av regleringen såvitt avser reklamation och preskription. Av departementschefens motivering framgår att den anställde eller annan medhjälpare till järnvägen för egen del mot den skadelidandes talan skall kunna åberopa att denne inte har reklamerat hos järnvägen i föreskriven ordning och att dennes rätt mot järnvägen gått förlorad till följd av preskription enligt bestämmelserna i 5 §. Här avses således invändningar som järnvägen för sin del kunnat åberopa om talan hade förts mot järnvägen. Såsom lagtexten är utformad synes den emellertid ge utrymme även för den tolkningen att de avsedda bestämmelserna i lagen skall gälla även direkt för medhjälparen på det sättet att reklamation skall ha gjorts hos honom och att preskriptionsreglerna i 5 § gäller för den aktuella talan mot honom. Såvitt gäller reklamation är en sådan tillämpning uppenbart inte avsedd. Det kan rimligen inte sättas i fråga att den skadelidande skall behöva reklamera, förutom hos järnvägen, även hos järnvägens medhjälpare för att hans rätt till talan mot denne skall bevaras. I överensstämmelse härmed kan det inte heller antas vara avsett att medhjälparen till sitt fredande skall kunna åberopa att den aktuella talan mot honom inte väckts inom tid, som anges i 5 §. Syftet med bestämmelsen synes inte heller motivera en sådan tillämpning. Detta innebär således att för en fordran mot en anställd eller annan medhjälpare i och för sig inte gäller andra preskriptionsregler än dem som stadgas i preskriptionslagen, låt vara att ett anspråk mot honom kan ogillas på den grunden att motsvarande talan mot järnvägen preskriberats enligt reglerna i 5 §.

Det må tilläggas att motsvarande bestämmelse i den nu gällande järnvägstrafikstadgan är så utformad att den inte medger annan tillämpning än den sålunda redovisade.

Enligt lagrådets mening bör lagtexten i paragrafen förtydligas i det hänseende som här diskuterats så att innebörden av bestämmelsen klart kommer fram. I paragrafen bör också, såsom lagrådet anfört vid behandlingen av 1 kap. 5 §, komma till uttryck att de speciella, för järnvägen gällande preskriptionsreglerna i nämnda paragraf med visst undantag inte får åberopas när talan mot den anställda eller annan medhjälpare förs på grund av brottsligt förfarande. Lagrådet förordar, med beaktande även av vad lagrådet anfört under 1 kap. 4 § och sitt förslag att 7 och 8 §§ skall byta plats, att förevarande paragraf ges förslagsvis följande lydelse: "Om anspråk på ersättning för skada som järnvägen är ansvarig för enligt denna lag riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för verksamheten får denne mot anspråket åberopa samma omständigheter som järnvägen, med stöd av de i 8 § avsedda bestämmelserna, för sin del kunnat åberopa om kravet riktats mot järnvägen. Om anspråket grundas på brottsligt förfarande av den mot vilket anspråket riktas och detta inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap. får han

dock inte mot anspråket göra gällande att talan mot järnvägen gått förlorad på grund av preskription enligt 5 §”.

2 kap. 6 §

Enligt vad som uttalats i remissprotokollet har denna paragraf oförändrad förts över från 1976 års lag om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Den föreslagna lagtexten avviker emellertid i viss mån från motsvarande bestämmelse i nämnda lag (12 §). Medan sålunda sistnämnda stadgande anger att skadestånd jämkas ”i den mån vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan” har regeln i den föreslagna lagtexten formulerats ”i den mån den skadelidande genom vållande har medverkat till skadan”. Utformningen av den nu gällande lagtexten anknyter helt till lydelsen av 6 kap. 1 § andra stycket skadeståndslagen, avseende jämkning av skadestånd vid sakskada eller ren förmögenhetsskada. Av förarbetena till skadeståndslagen (se prop. 1972: 5 s. 582, 583) framgår att uttrycket ”vållande på den skadelidandes sida” i detta sammanhang valts för att formellt ge utrymme för tillämpning av s.k. passiv identifikation, dvs. att en skadelidande får tåla jämkning av sitt skadestånd på grund av vållande av någon som står i sådant förhållande till den skadelidande att hans handlande bör tillräknas denne, exempelvis en arbetstagare hos den skadelidande. Mot denna bakgrund kan den föreslagna lagtexten inte anses innehållsmässigt stå helt i överensstämmelse med motsvarande regel i 12 § av 1976 års lag, och den kan därför tänkas i vissa fall leda till en annan reglering av jämningsfrågan än som följer av gällande lag. Då emellertid någon ändring i sak inte synes ha ifrågasatts förordar lagrådet att förevarande paragraf i detta hänseende, såsom utredningen också föreslagit, utformas i överensstämmelse med 12 § i 1976 års lag.

3 kap. 1 §

Här erinras om att lagrådet vid 1 kap. 1 § ifrågasatt om inte den där upptagna bestämmelsen att lagen inte gäller postbefordran naturligen har sin plats i förevarande paragraf.

3 kap. 3 §

I denna paragraf ges vissa bestämmelser om användningen av transporthandlingar. Vad särskilt gäller fraktsedel, angående vars utformning hänvisning görs till 4–6 §§, anges i andra styckets andra mening att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar ”ytterligare föreskrifter om fraktsedelns utformning”. Enligt specialmotiveringen är förklaringen till detta bemyndigande att det skulle kunna medföra olägenheter om det förekom fraktsedlar i många olika utformningar.

Den föreslagna nya lagen innebär i huvudsak en sådan normgivning som avses i 8 kap. 2 § regeringsformen. Vad som åsyftas i detta sammanhang är därför endast att regeringen med stöd av bestämmelserna i 13 § i samma

kapitel skall utfärda eller låta utfärda vissa verkställighetsföreskrifter. Det är här således inte fråga om något bemyndigande utan om en s. k. kvasidelegation (jfr Holmberg-Stjernquist Grundlagarna s. 288).

Eftersom det i praktiken egentligen bara handlar om vissa formulär kan det enligt lagrådets mening ifrågasättas om inte "bemyndigandet" i detta fall kan undvaras i lagtexten eller i varje fall bör omformuleras till en erinran eller hänvisning.

3 kap. 5 §

I denna paragraf anges vilka uppgifter som en avsändare alltid skall lämna i en fraktsedel. Enligt den sista punkten i paragrafen skall därvid i fråga om "gods av farlig beskaffenhet" antecknas godsets allmänt vedertagna benämning och de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

Under rubriken "farligt gods" innehåller sedan 11 § i samma kapitel vissa ytterligare bestämmelser av särskilt intresse i detta sammanhang. Där anges sålunda vilken underrättelseskyldighet som åligger en avsändare när han överlämnar "farligt gods" till järnvägen (första stycket). Vidare finns regler om avsändarens ansvar för skador och kostnader som uppkommer i fall då järnvägen vid mottagandet av godset inte kände till farans art eller vilka försiktighetsåtgärder som skulle vidtas (andra stycket). Slutligen anges de bevisregler som skall tillämpas i sammanhanget (tredje stycket).

Den föreslagna regleringen i nu berörda delar har i allt väsentligt utformats efter förebild från motsvarande bestämmelser i vägtransportlagen (9 § f och 15 §). I likhet med rubriken till den föreslagna 11 § har rubriken till 15 § vägtransportlagen visserligen lydelsen "farligt gods". I lagtexten till sistnämnda paragraf anges emellertid på motsvarande sätt som i 9 § f samma lag och i förevarande paragraf, att bestämmelsen gäller "gods av farlig beskaffenhet".

I specialmotiveringen till 3 kap. 11 § förutsätts att där givna bestämmelser kan bli tillämpliga även beträffande gods som inte omfattas av "Föreskrifter om transport av farligt gods" (de normalvillkor för järnvägstransporter av farligt gods som fastställts av statens järnvägar, SJF 621). I det utredningsbetänkande som ligger till grund för det remitterade förslaget konstateras i anslutning till denna fråga att förslaget "lika litet" som vägtransportlagen innehåller någon egen definition av begreppet farligt gods (s. 251).

Rättsläget är emellertid inte längre detsamma som vid vägtransportlagens tillkomst. Sedan lagen (1982:821) om transport av farligt gods och förordningen (1982:923), med samma namn, trädde i kraft den 1 januari 1983 (såvitt angår lagen, se SFS 1982:919) finns sålunda en omfattande offentligrättslig reglering på ifrågavarande område. Denna innebär till en början att det numera finns en författningsmässigt fastslagen definition av begreppet farligt gods. Det bör vidare noteras att den nya regleringen enligt

lagen är tillämplig på förflyttning av farligt gods med bl. a. "järnvägsvagnar och andra spårbundna fordon" (3 §). Av förordningens föreskrifter framgår vidare att det för varje transport skall finnas en deklaration av godset. En sådan deklaration skall bl. a. innehålla uppgifter om den korrekta tekniska benämningen på godset och ett intyg från avsändaren om att godsets mängd, tillstånd, inneslutning och märkning överensstämmer med givna föreskrifter (11 §). I den utsträckning transportmyndigheten (i detta fall sjöfartsverket) föreskrifter skall det vidare för transporterna finnas skriftliga instruktioner som anger på vilket sätt godset är farligt och vilka åtgärder som skall vidtas för att motverka eller undanröja fara som kan uppstå under transporten (12 §). I övergångsbestämmelserna till förordningen anges bl. a. att gällande normalvillkor för järnvägstransporter av farligt gods (SJF 621) skall tillämpas som föreskrifter enligt lagen och förordningen samt i stället för bestämmelserna i 11 § förordningen till dess att sjöfartsverket förordnar annat.

Den sålunda införda nya regleringen på området aktualiserar till en början frågan om det finns något beaktansvärt behov av att i förevarande lag använda begreppet "gods av farlig beskaffenhet" med en betydelse som endast undantagsvis avses kunna komma att omfatta något utöver "farligt gods". Motivuttalandena på denna punkt ger inte något säkert belägg för att så skulle vara fallet. Av såväl legalitetshänsyn som lämplighetsskäl måste det därtill starkt ifrågasättas om det är godtagbart att i näraliggande författningar använda olika definitioner som endast kommer till uttryck genom obetydligt avvikande ordalydelser. Mot bakgrund härav skulle det enligt lagrådets mening vara en klar fördel om den föreslagna lagen i hithörande delar så långt det är möjligt kan anpassas till de nya författningarna om transport av farligt gods.

En sådan anpassning bör naturligen i första hand avse terminologin. Av vad som nyss anförts angående den nya offentlighetsrättsliga regleringens innehåll framgår emellertid att avsändaren därigenom åläggs skyldigheter som i vissa delar synes vara betydligt mera omfattande än vad som anges i förevarande paragraf och 3 kap. 11 § första stycket i förslaget. Senast i samband med att nu gällande normalvillkor för järnvägstrafikens del ersätts av direkta föreskrifter enligt 1982 års lag och förordning bör därför lämpligen även övervägas om inte bestämmelserna i 3 kap. 11 § skall ändras så att det framgår tydligt att där givna föreskrifter ingalunda är uttömmande beträffande avsändarens skyldigheter i samband med transport av farligt gods utan endast utgör det komplement därtill som bedöms vara oundgängligen nödvändigt för den civilrättsliga regleringen.

3 kap. 9 §

Paragrafens första stycke innehåller regler om bevisverkan av uppgifterna i fraktsedeln. Uppgifter om antalet kollin och identifieringen av dem särbehandlas i andra och tredje meningarna.

I andra meningen av första stycket anges att uppgifterna i fraktsedeln i nyss angivet hänseende skall antas vara riktiga "om någon anmärkning mot uppgifterna inte har förts in i fraktsedeln". Det citerade avsnittet ger inte ett helt tillfredsställande uttryck för vad som avses. Språkligt leder formuleringen närmast till uppfattningen att den åsyftade anmärkningen skall avse att uppgifterna i fraktsedeln är oriktiga; i verkligheten torde dock avses även anmärkning av innebörd att järnvägen inte gjort någon kontroll. Härtill kommer att enligt lagtexten vilken anmärkning som helst från järnvägens sida skulle kunna bryta presumptionen. Så är givetvis inte avsett, vilket också framgår av specialmotiveringen. De anmärkningar som åsyftas är uppenbarligen endast sådana, som betingas av reglerna i 8 § första stycket rörande järnvägens kontrollskyldighet. Som exempel må nämnas att en anmärkning att järnvägen inte kontrollerat antalet kollin inte kan anses bryta bevispresumptionen under annan förutsättning än att järnvägen haft godtagbara skäl för sin underlåtenhet enligt bestämmelserna i 8 § första stycket. Lagtexten bör enligt lagrådets mening omarbetas med beaktande av de anförda synpunkterna.

Enligt tredje meningen i första stycket gäller inte bevispresumptionen i andra meningen om det framgår av fraktsedeln att avsändaren själv har lastat godset eller detta annars är uppenbart. Vidare ger meningen uttryck för att, även om järnvägen inte gjort någon anmärkning mot fraktsedelns uppgifter om kolliantalet eller identifieringen, motbevisning om uppgifternas riktighet får förekomma i annan form. Utformningen av lagtexten har emellertid blivit tämligen svårtillgänglig i förslaget. Enligt lagrådets uppfattning skulle lagtexten vinna i tydlighet om andra och tredje meningarna sammanförs till en mening och ges förslagsvis följande lydelse: "Har i fråga om uppgifterna om antalet kollin eller identifieringen av dessa anmärkning enligt 8 § första stycket inte gjorts i fraktsedeln skall uppgifterna antas vara riktiga om annat inte visas eller om det inte av fraktsedeln framgår eller annars är uppenbart att avsändaren har lastat godset."

3 kap. 11 §

Här hänvisas till vad lagrådet anför under 3 kap. 5 §.

3 kap. 12 och 13 §§

I första stycket av 12 § anges de typer av anvisningar från avsändarens sida, som järnvägen är skyldig att följa. Enligt 13 § andra stycket gäller dock vissa inskränkningar i denna skyldighet. Föreskrifterna härom har emellertid från systematisk synpunkt ett sådant samband med 12 § första stycket att de lämpligen bör följa som ett andra stycke i 12 §. I så fall bör även regeln om underrättelseskyldighet enligt 13 § tredje stycket i det remitterade förslaget föras över till 12 §.

I 3 kap. 13 § första stycket regleras järnvägens rätt till ekonomisk gottgörelse när järnvägen följer en anvisning om förfogande över godset.

Enligt lagrummet har järnvägen — liksom enligt bl. a. 10 och 11 §§ i samma kapitel — rätt till ersättning för såväl kostnader som skador. Enligt lagtexten har sålunda järnvägen rätt till ersättning av avsändaren dels "för kostnader som uppkommer genom att järnvägen följer en anvisning", dels "för skada som har uppkommit på grund av att anvisningen har följts". Av specialmotiveringen till det först citerade avsnittet framgår att begreppet kostnader här avses omfatta inte bara järnvägens självkostnader utan också bl. a. sedvanlig vinst på t. ex. en befordran som utförs på grund av en anvisning. Den i lagtexten använda formuleringen kan emellertid inte anses ge ett tillräckligt tydligt uttryck för att järnvägens rätt till ersättning för kostnader skulle avse något mera än järnvägens självkostnader. Det bör här erinras om att specialmotiveringen till bestämmelserna om ersättning för kostnader i 10 och 11 §§ inte innehåller något motsvarande uttalande om rätten till ersättning för kostnader.

För att det skall bli tydligt att omfattningen av ersättningsrätten enligt förevarande lagrum är en annan än enligt 3 kap. 10 och 11 §§ bör lagtexten enligt lagrådets mening omformuleras. Lagrådet föreslår att den ges förlagsvis följande utformning: "När järnvägen följer en anvisning som avsändaren har lämnat enligt 12 § har järnvägen rätt att av avsändaren få skäligen ersättning härför. Har skada uppkommit har järnvägen rätt till ersättning även för skadan."

Av specialmotiveringen till 13 § första stycket framgår vidare att regeln om järnvägens ersättningsrätt inte skall vara undantagslös. Det framgår inte klart vilka undantag som avses bära gälla. Avsikten synes dock vara att undantag bör kunna göras i vissa fall då vårdslöshet eller försummelse ligger järnvägen till last antingen i vad avser uppkomsten av den situation som föranlett anvisningen från avsändarens sida eller i vad avser järnvägens sätt att fullgöra en anvisning. Enligt specialmotiveringen skulle det överlämnas åt rättstillämpningen att avgöra i vilka fall undantag skall göras från regeln om järnvägens ersättningsrätt. Det synes emellertid tveksamt om den av departementschefen önskade tillämpningen kan uppnås med den utformning som givits första stycket i förslaget. För att säkerställa en sådan tillämpning bör bestämmelsen enligt lagrådets mening förse med någon form av reservation för att ersättningsrätt inte föreligger i vissa situationer. Om första stycket kompletteras med en bestämmelse att ersättning inte utgår om fel eller försummelse ligger järnvägen till last, torde de fall då järnvägen rimligen inte bör ha rätt till ersättning i allt väsentligt bli täckta.

Vad angår sakinnehållet i den berörda regeln om underrättelseskyldighet när järnvägen inte följer en anvisning — i det remitterade förslaget upptagen i 13 § tredje stycket — må följande anföras. Såsom påpekats i remissprotokollet innehåller både järnvägstrafikstadgan och vägtransportlagen en bestämmelse om underrättelseskyldighet när en anvisning inte efterkommes. Föreskriften om underrättelse gäller emellertid enligt båda för-

fattningarna endast den situationen att transportörens underlåtenhet att efterkomma en anvisning beror på någon sådan omständighet, som transportören enligt de särskilt uppställda undantagsreglerna kan åberopa till befrielse från sin skyldighet enligt huvudregeln att följa en anvisning. Någon underrättelseplikt föreskrivs således inte i dessa författningar för det fall att transportören inte följer en anvisning som ligger utom ramen för huvudregeln. Med den utformning som underrättelseföreskriften givits i 13 § tredje stycket av det remitterade förslaget framstår det emellertid som tveksamt om bestämmelsens innebörd är begränsad på samma sätt som de motsvarande reglerna i järnvägstrafikstadgan och vägtransportlagen – och således syftar endast på sådana fall som anges i 13 § andra stycket av förslaget – eller om bestämmelsen har ett vidsträcktare innehåll och avser samtliga fall då en anvisning inte efterkommes. Av specialmotiveringen kan inte heller med säkerhet utläsas vilken innebörd bestämmelsen är avsedd att ha i detta hänseende. I och för sig förefaller det innebära ett skäligt krav på järnvägen att denna alltid skall vara skyldig att underrätta en avsändare då en anvisning inte följs, således även i sådana fall då anvisningen ligger utom ramen för vad järnvägen enligt huvudregeln i 12 § första stycket är skyldig att följa. En sådan ordning ter sig naturlig även från den synpunkten att frågan vilka anvisningar som järnvägen är skyldig att följa i viss mån kan bli beroende av en skönsmässig bedömning med hänsyn till det i 12 § första stycket använda uttrycket "annan liknande anvisning". Å andra sidan skulle en skyldighet att underrätta avsändaren i samtliga fall då en anvisning inte följs komma att stå i motsats till regleringen av denna fråga i vägtransportlagen. Den nya regeln i 14 § om skadeståndsskyldighet vid utebliven underrättelse kan också mana till att iaktta viss försiktighet när det gäller att utvidga underrättelseskyldigheten.

Enligt lagrådets mening är det av vikt att det klargörs vilken omfattning underrättelseplikten skall ha. Anses den böra begränsas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som nu gäller kan regeln – som enligt vad lagrådet tidigare förordat bör flyttas över till 12 § tillsammans med andra stycket i förevarande paragraf – ges förslagsvis följande utformning: "Kan anvisning inte följas av skäl som anges i andra stycket, skall järnvägen genast underrätta avsändaren om detta."

3 kap. 14 §

Biträdes lagrådets mening att andra och tredje styckena i 13 § bör flyttas över till 12 §, bör jämkning ske av hänvisningarna i förevarande paragraf.

3 kap. 19 §

Godtas vad lagrådet förordat angående utformningen av 3 kap. 13 § första stycket, synes motsvarande jämkning böra göras i förevarande paragraf. Denna kan i så fall formuleras på följande sätt: "Om järnvägen – – har den rätt till skälig ersättning härför. Ersättning utgår dock inte om fel eller försummelse ligger järnvägen till last."

I anslutning till vad som sägs i specialmotiveringen till förevarande paragraf vill lagrådet vidare anföra följande. I ett särskilt avsnitt behandlas den typ av befodringshinder som föreligger när godset eller förpackningen kommer i sådant skick att befodringen "inte kan fortsättas utan förbättringsåtgärder från järnvägens sida". Det konstateras därvid att denna typ av befodringshinder, som kan förorsaka avsevärda kostnader, inte behandlas i det remitterade förslaget. Angående järnvägens möjligheter till ersättning för sådana kostnader lämnas därför hänvisning till allmänna rättsprinciper.

Med anledning av dessa uttalanden vill lagrådet framhålla, att hinder inte synes möta att ersättningsreglerna i 10 § i detta kapitel tillämpas även på kostnader av nu aktuellt slag. I sammanhanget må vidare påpekas att av specialmotiveringen till 17 § framgår att ett befodringshinder, som kan föranleda en begäran om anvisning och därmed åtgärder vilka blir ersättningsgilla enligt förevarande paragraf, bl. a. är att "godset har blivit så illa skadat att det inte tål vidare förflyttning".

3 kap. 23 §

Här hänvisas till vad lagrådet anfört under 1 kap. 4 §.

3 kap. 24 §

I denna paragraf regleras de s. k. privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna. Denna reglering innebär att järnvägen blir fri från ansvarighet för viss förlust, minskning eller skada, om järnvägen visar att denna kan vara en följd av en privilegierad ansvarsfrihetsgrund. Enligt vad som anförs i specialmotiveringen till andra stycket skall dock, i likhet med vad som enligt 29 § andra stycket vägtransportlagen gäller i motsvarande situation, ansvarsfriheten falla bort, om järnvägens motpart visar att ett sådant samband inte finns. I fråga om den närmare innebörden av 29 § andra stycket vägtransportlagen hänvisas här till uttalanden i prop. 1974:33 s. 112.

Den avsedda innebörden i regeln om när ansvarsfriheten bortfaller skulle komma till mera korrekt uttryck om den föreslagna lagtextens ord "om det inte visas att den faktiskt beror på någon annan omständighet" ersätts med följande: "om det inte visas att så inte är fallet".

3 kap. 27 §

Lagrådet vill framhålla att om varuhavaren enligt tredje stycket kräver att godset skall lämnas ut till honom men inte är beredd att – i vart fall inom den där angivna tiden för framställande av kravet – betala tillbaka vad järnvägen tidigare erlagt i ersättning för förlusten, detta som regel måste anses innebära att han avstår från sitt krav och att följaktligen bestämmelserna i fjärde stycket blir att tillämpa.

3 kap. 32 och 33 §§

När en befordran på grund av ett och samma befodringsavtal skall utföras eller avses skola utföras av flera järnvägar efter varandra, uppkommer fråga bl. a. om vilken eller vilka järnvägar som är ansvariga för inträffad skada m. m. Enligt den föreslagna 32 § gäller därvid att järnvägarna är solidariskt ansvariga för befordringen i dess helhet med den begränsningen att för annan järnväg än den som slutit befodringsavtalet ansvarighet inträder först när den järnvägen tog emot godset. Dessa bestämmelser kompletteras i 33 § med en regel att talan rörande sådan befordran får föras mot varje järnväg som är ansvarig för befordringen enligt 32 § men dessutom mot den järnväg som enligt avtalet skulle utföra den avslutande delen av befordringen, även om den järnvägen inte har övertagit godset.

Nämnda bestämmelse i 33 § att talan får föras mot avslutningsjärnvägen även om denna inte har övertagit godset innebär formellt att talan rörande befordringen kan föras mot en järnväg som enligt 32 § inte är "ansvarig för befordringen". Så har läget också uttryckligen beskrivits i specialmotiveringen. Den reella innebörden härav synes emellertid dunkel. Om en varuhavare kan föra talan mot en viss järnväg rörande ett befodringsavtal måste detta rimligen betyda att järnvägen också kan förpliktas att utge förekommande ersättning enligt avtalet och att den därmed är "ansvarig för befordringen". En tänkbar förklaring kunde vara att 32 § är avsedd att reglera endast frågan rörande den slutliga ansvarigheten järnvägarna emellan. Så synes emellertid inte vara fallet, såvitt kan utläsas av motivuttalandena.

Lagrådet ifrågasätter om inte bestämmelserna i 32 § om järnvägarnas ansvarighet för befordringen lämpligen kunde kompletteras att omfatta även avslutningsjärnvägen oavsett om denna har övertagit godset eller ej. Om vidare av paragrafen klart framgår att den avser varuhavarens rätt i anledning av befodringsavtalet synes 33 § kunna helt avvaras.

Det må slutligen i sammanhanget framhållas att den i remissprotokollet föreslagna ordningen att talan i anledning av ett och samma befodringsavtal får föras mot den järnväg som enligt avtalet skall avsluta befordringen, även om denna järnväg inte har övertagit godset, har förebild i nu gällande järnvägstrafikstadga men att den – i motsats till vad som uttalas i specialmotiveringen – inte har någon motsvarighet i vägtransportlagen. En lagreglering av denna innebörd förutsätter givetvis att, till följd av samarbetsavtal eller av annat skäl, det ingångna befodringsavtalet är bindande även för den andra järnvägen i vad denna angår.

4 kap. 1 §

I första stycket av paragrafen ges föreskrifter angående detta kapitels tillämpningsområde. Såvitt gäller befordran av inskrivet resgods i trafik med utlandet anges därvid i andra meningen att kapitlet tillämpas "endast

om annat inte följer av det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV)".

Med utgångspunkt i de särförhållanden som gäller beträffande direkt trafik mellan Norge och tre stationer här i landet (Charlottenberg, Storlien och Vassijaure), där trafiken uteslutande bedrivs av de norska statsbanorna, behandlas i specialmotiveringen en särbestämmelse i nämnda fördrag (CIV art. 1 § 3). Enligt denna bestämmelse skulle ifrågavarande gränstrafik vara underkastad norsk lagstiftning "om hinder inte möter enligt lag eller annan författning" i Norge eller Sverige. Av departementschefens resonemang framgår bl. a. att just andra meningen i förevarande stycke anses ha den verkan att CIV:s hänvisning till norsk lag har satts åt sidan.

Mot bakgrund av att berörda resonemang i allt fall delvis är ganska knapphändigt och svårt att följa kan lagrådet inte underlåta att anmärka, att det inte känner sig övertygat om att andra meningen i den föreslagna paragrafen verkligen kan räknas som ett sådant "hinder" i nationell författning som avses i CIV:s art. 1 § 3.

4 kap. 4 §

Denna paragraf innehåller vissa bestämmelser om egendom som järnväg inte är skyldig att befordra som inskrivet resgods. Förslaget berör bl. a. "egendom av farlig beskaffenhet". Vid sådant förhållande aktualiseras här samma terminologiska problem som bl. a. uppmärksammats i anslutning till förslagen till 3 kap. 5 och 11 §§. Här hänvisas därför till vad lagrådet i denna del anfört under förstnämnda paragraf.

4 kap. 8 §

Här hänvisas till vad lagrådet anfört under 1 kap. 4 §.

4 kap. 12 §

Enligt lagrådets mening skulle större överskådlighet erhållas om innehållet i förevarande paragraf fick följa omedelbart efter 9 §. Lagrådet förordar en sådan förändring.

5 kap. 1 §

I förevarande paragraf regleras ansvarigheten för skador, som i annat fall än som tidigare nämnts i lagen uppkommer till följd av järnvägsdriften. Förslaget innebär en betydelsefull nyordning i det att den nu gällande principen att järnvägen svarar endast på grund av vållande (jfr 2 § 1886 års lag) ersätts med ett strikt ansvar för järnvägen. Ändringen motiveras med att det anses angeläget att bringa reglerna om järnvägs skadeståndsansvar i närmare överensstämmelse med vad som gäller beträffande skada, som föranleds av flyg- eller biltrafik. I sammanhanget har departementschefen erinrat om att en utomstående, som förorsakas skada genom järnvägs drift, har betydligt sämre möjligheter att få ersättning än om skadan uppkommit i samband med biltrafik.

Från de synpunkter lagrådet har att beakta vid sin granskning föranleder de principer, på vilka förslaget bygger i denna del, inte någon erinran från lagrådets sida.

I sin motivering till förslaget uppehåller sig departementschefen huvudsakligen vid den situationen att skador genom järnvägsdriften uppkommer för någon som är helt utomstående. Det bör emellertid observeras att det föreslagna objektiva skadeståndsansvaret kommer att gälla inte bara för tredje man i vanlig mening utan även för järnvägens egna anställda. Denna följd av förslaget har dock inte närmare kommenterats i remissprotokollet.

Det föreslagna objektiva ansvaret gäller bara skador "till följd av järnvägsdriften". Bestämningen har sin motsvarighet i den nuvarande huvudregeln om skadeståndsskyldighet för järnvägen i 1886 års lag (2 §). Samma rekvisit för skadeståndsskyldighet uppställs i 1976 års lag när det gäller järnvägens ansvar för befordran av resande (3 §), och rekvisitet har därifrån oförändrat förts över till 2 kap. i förslaget till järnvägstrafiklag. Den nya lagen innehåller lika litet som 1886 eller 1976 års lagar någon definition av begreppet i fråga. För gällande lagstiftnings del har den närmare innebörden av rekvisitet emellertid inte så stor betydelse med hänsyn till utformningen i övrigt av skadeståndsbestämmelserna. Med den nya regeln i förevarande paragraf om objektivt ansvar för järnvägen måste man emellertid räkna med att frågan vad som innefattas i begreppet "järnvägsdriften" kommer att bli av större vikt än tidigare.

Innebörden av begreppet "järnvägsdriften" behandlas dels i den allmänna motiveringen, främst avsnittet 5.2.3, dels i specialmotiveringen till 5 kap. 1 §.

I den allmänna motiveringen anför departementschefen att med järnvägsdriften betecknas i gällande rätt det slags verksamhet som grundlägger det särskilda ansvaret för järnvägen i utomobligatoriska och kontraktsrättsliga förhållanden. Med sistnämnda uttryck torde avses endast järnvägens särskilda ansvar gentemot resande enligt 1976 års lag. Beträffande begreppets innebörd hänvisar departementschefen till förarbetena till 1886 års lag. Där torde med uttrycket ha avsetts, såsom anförts i utredningens betänkande SOU 1980: 37 (s. 66 f), lokomotivs och vagnars rörelse på järnvägen "och vad därmed har omedelbart sammanhang". Vidare konstaterar departementschefen att begreppet sedermera i viss mån vidgats i domstolspraxis samt att det, enligt uttalande vid tillkomsten av 1976 års lag, också omfattar all verksamhet som kan sägas vara ett naturligt komplement till den i lagstiftningen i fråga behandlade befordringen av resande. Som exempel på sådana komplement nämns restaurangverksamhet på tåget.

I specialmotiveringen till 5 kap. 1 § talas om "skador som är en följd av den egentliga kommunikationsverksamheten". Därvid hänvisas till vad utredningen anför i betänkandet s. 66 om innebörden i spårdriftsansvaret enligt gällande rätt. Departementschefen betonar samtidigt att någon ut-

vidgning av den verksamhet som spårdriftansvaret omfattar inte har avsetts. I specialmotiveringen anges också att liksom hittills vissa skador i spårföretagens verksamhet kommer att falla utanför tillämpningsområdet för den nya järnvägstrafiklagen. Som exempel härpå nämns skador som uppstår vid beröring av elledning och strömskenor. Som andra exempel nämns skador "som uppkommer utan direkt medverkan av spårfordon i trafik till följd av att spårföretaget inte vidtagit tillräckliga åtgärder mot halka eller till följd av bristfälligheter i byggnader, perronger, gångtunnlar, broar eller andra liknande anläggningar". I dessa fall avses spårföretagen istället bli ansvariga enligt allmänna skadestandsregler. Från det särskilda ansvaret enligt järnvägstrafiklagen bör enligt specialmotiveringen vidare uteslutas vissa skador trots att de otvivelaktigt orsakats av spårfordons förflyttning längs banan. Därmed avses sådana skador, t. ex. genom buller och skakningar, som kan uppkomma också om spårdriften sker utan missöden, t. ex. sprickbildningar i byggnader men också nervösa besvär hos kringboende.

Till belysning av innebörden av begreppet järnvägsdriften må här vidare hänvisas till vad utredningen i sitt betänkande Ny järnvägslagstiftning I, SOU 1974: 89, anförde i detta hänseende. Där uttalades sålunda (s. 40) att det torde stå klart att under järnvägsdriften först och främst måste hänföras järnvägsfordonens förflyttning på banan, förberedelserna för sådan förflyttning och överhuvud taget sådan skötsel och vård av fordonen som försiggår medan dessa befinner sig på banan. Till järnvägsdriften hör också, anförde utredningen vidare, otvivelaktigt skötseln av signalanordningar och växlar liksom överhuvud taget bevakning av banan: skador som någon ådrar sig under uppehåll i järnvägsverkstäder, expeditionslokaler, väntsalor och liknande utrymmen kan däremot normalt inte anses ha uppkommit till följd av järnvägs drift.

Det må vidare i sammanhanget hänvisas till några exemplifieringar, som utredningen i 1980 års betänkande gjort beträffande innebörden av begreppet järnvägsdriften. Av vad där anförts (s. 68) framgår att enligt utredningens mening till järnvägsdriften inte skulle vara att hänföra om en järnvägsanställd i järnvägens verkstäder skadas av ett järnvägsfordon i rörelse och om en utomstående person skadas i samband med att järnvägen lastar en vagn.

Såsom torde framgå av det anförda är "järnvägsdriften" inte i alla hänseenden ett entydigt begrepp, och tveksamhet om tolkningen torde kunna uppstå i vissa fall. Det förefaller dock svårt att hitta ett annat uttryck som i lagtexten tydligare kan ange vad som åsyftas. Den närmare preciseringen av begreppet torde därför få överlämnas till rättstillämpningen att utforma.

I anslutning till det nyss återgivna exemplet att en utomstående person skadas i samband med att järnvägen lastar en vagn vill lagrådet emellertid som sin mening uttala att utredningens bedömning i detta hänseende före-

faller tveksam. Det framstår sålunda som mindre tillfredsställande att järnvägen inte skulle bära objektivt ansvar för skador som tillfogas tredje man i sådana och liknande situationer, exempelvis om en explosion inträffar i lasten i en godsvagn, även om vagnen vid olyckstillfället står stilla på ett sidospår.

Lagrådet vill slutligen fästa uppmärksamheten på att den föreslagna regleringen av skadefall i anledning av sammanstötning mellan tåg och bil innehåller ett rekvisit, som kan jämföras med uttrycket järnvägsdriften. I 11 § tredje stycket trafikskadelagen föreslås sålunda en regel för det fall att i följd av trafik med motordrivet fordon uppkommer skada bl. a. på ett spårfordon "som är i trafik". Uttrycket är uppenbarligen valt för att det skall överensstämma med motsvarande bestämmelser i trafikskadelagen, som genomgående avser skador "i följd av trafik med motorfordon" eller på motorfordon m. m. som "är i trafik". För tolkningen av uttrycket "i trafik" med spårfordon måste rimligen praxis beträffande motsvarande uttryck rörande motorfordon få stor betydelse. Det kan väl antas att i de flesta uppkommande situationer en skada som är en följd av "järnvägsdriften" också får anses ha uppkommit när spårfordonet var "i trafik", men det kan inte uteslutas att i vissa fall begreppet "järnvägsdrift" kan komma att tilläggas en annan och sannolikt vidsträcktare innebörd än uttrycket "i trafik".

Den föreslagna lagtexten rörande förutsättningarna för att järnvägen skall bära objektivt ansvar torde enligt lagrådets mening böra kompletteras i ett hänseende. Såsom tidigare redovisats avses ansvaret inte omfatta skador genom exempelvis buller eller skakningar som kan uppkomma även om spårdriften sker utan missöden. En sådan tillämpning, som i och för sig synes naturlig, är dock enligt lagrådets mening svår att förena med lagtextens utformning. För att säkerställa den tillämnade ordningen synes det därför nödvändigt att lagtexten kompletteras, exempelvis på det sättet att däri anges att någon "vid visst tillfälle" tillfogas person- eller sakskada.

6 kap. 1 §

I tredje stycket stadgas penningböter för brott mot de i första och andra styckena uppställda förbuden. Till straff enligt bestämmelsen skall dock inte dömas om gärningen är belagd med strängare straff enligt annan författning. Lagrådet ifrågasätter om inte tankegången skulle komma till lämpligare uttryck om den utformades i överensstämmelse med föreskriften i 167 § vägtrafikkungörelsen och att således i stället hänvisas till att gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

6 kap. 2 §

Denna paragraf innehåller vissa bestämmelser om straff för onykterhet i samband med järnvägs- och tunnelbanetrafik. Första stycket behandlar

bl. a. gärningar som motsvarar rattfylleri enligt 4 § 1 mom. första och andra styckena trafikbrottslagen. De föreslagna bestämmelserna har emellertid en vidare räckvidd och anges i dessa delar vara utformade efter förebild närmast av 325 § sjölagen. Straffhotet omfattar inte bara förare av maskindrivna spårfordon utan även vissa andra järnvägs- och tunnelbanetjänstemän som "utfört uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten". Enligt specialmotiveringen avses därmed främst tågledare och olika kategorier av tågklarerare.

Det förutsätts således här bara kunna bli fråga om en förhållandevis starkt begränsad krets befattningshavare som utmärks av att de fullgör tjänster vilka normalt innefattar åligganden av särskild vikt från säkerhetssynpunkt. Vad gäller betingelserna i övrigt så utgår lagrådet vidare från att straff skall kunna utkrävas också i fall då en tillfällighet fått till följd att den påverkade inte hunnit utföra någon tjänsteåtgärd, t. ex. därför att han ertappats en kort stund efter arbetspassets början eller somnat på sin post.

Mot bakgrund härav ifrågasätter lagrådet om inte avsikterna bakom de föreslagna bestämmelserna i andra meningen i första stycket skulle komma till tydligare och bättre uttryck genom formuleringen "den som vid järnväg eller tunnelbana annars fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit" etc.

Det bör anmärkas att nu angivna lydelse även bör kunna medge den tolkningen att straffhotet också omfattar personer som inte är anställda men ändå tjänstgör på motsvarande befattningar t. ex. vid museijärnvägar.

Vid lagen om ändring i körkortslagen föreslår lagrådet av anförda skäl att förevarande paragraf i järnvägstrafiklagen skall i redaktionellt hänseende jämkas på visst sätt. Här om hänvisas till vad lagrådet där anför.

Lagen om ändring i körkortslagen

Enligt punkt 1 av 16 § skall ett körkort återkallas om körkortshavaren brutit bl. a. mot 4 § trafikbrottslagen. Sistnämnda paragraf avser rattfylleri och s. k. rattonykterhet, som begås av förare av motorfordon eller spårvagn och, till följd av innehållet i 4 mom. av paragrafen, även av förare av motordrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana.

I förevarande lagstiftningsärende föreslås att 4 mom. skall upphävas och att motsvarande straffbestämmelser för förare av motordrivet spårfordon i stället skall införas i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen. Detta föranleder en formell ändring i 16 § 1. körkortslagen. Genom att den ändrade lagtexten i det remitterade förslaget hänvisar till 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen kommer emellertid bestämmelsen att omfatta inte bara brott av förare av spårfordon utan även av andra personer i säkerhetstjänst, för vilka nämnda lagrum i första stycket andra meningen stadgar straff om de varit så påverkade av berusningsmedel att de inte kunnat utföra sina uppgifter på ett betryggande sätt. Den nu beskrivna ordningen, som skulle innefatta en

betydande utvidgning av återkallelsebestämmelsens tillämpningsområde, framstår knappast som sakligt betingad. Denna innebörd av bestämmelsen har inte närmare berörts i remissprotokollet och lagrådet anser sig därför kunna utgå från att en sådan utvidgning inte är avsedd. Om denna mening är riktig bör hänvisningen i 16 § 1. körkortslagen till 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen böra inskränkas till de delar av lagrummet, som innefattar brott vid förande av spårfordon.

I detta sammanhang vill lagrådet förorda att viss jämkning i redaktionellt hänseende företas i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen i syfte att möjliggöra enklare hänvisningar till detta lagrum från 16 § 1. och 21 § körkortslagen. Jämkningsen kan ske på det sättet att den föreslagna regeln i första stycket andra meningen om straff för annan säkerhetspersonal än förare bryts ut till ett särskilt stycke, lämpligen placerat sist i paragrafen, och att det föreslagna andra stycket, avseende det fallet att alkoholkoncentrationen i förarens blod uppgår till minst 1,5 promille, i stället placeras i första stycket som en komplettering till huvudregeln i första meningen, med vilken regel bestämmelsen systematiskt har ett naturligt samband. I så fall skulle hänvisningen i 16 § 1. körkortslagen få avse 6 kap. 2 § första och andra styckena järnvägstrafiklagen medan hänvisningarna i 21 och 22 §§ körkortslagen skulle få avse 6 kap. 2 § första stycket respektive andra stycket järnvägstrafiklagen.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag
 PROTOKOLL
 vid regeringssammanträde
 1984-03-01

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Feldt, Sigurdson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Boström, Bodström, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsrådet Wickbom

Proposition med förslag till järnvägstrafiklag m. m.

Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande¹ över förslag till

1. järnvägstrafiklag,
2. lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410),
3. lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott,
4. lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov,
5. lag om ändring i körkortslagen (1977: 477).

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Lagrådet har i allt väsentligt godtagit lagförslagen. I sitt yttrande har lagrådet dock på ett flertal punkter föreslagit ändringar i och justeringar av den remitterade lagtexten. Lagrådets förslag gäller till stor del tekniska detaljer eller den redaktionella utformningen. På några punkter har emellertid lagrådets förslag materiell betydelse. På de flesta punkter kan jag biträda lagrådets förslag till ändringar i lagtexten.

Lagrådet har vidare i sitt yttrande på flera punkter uttalat sig rörande tolkningen av de enskilda bestämmelserna i de remitterade förslagen. Jag återkommer till dessa uttalanden i det följande, men jag vill redan nu säga att jag i allt väsentligt kan ansluta mig till vad lagrådet har anfört i dessa hänseenden.

Jag går nu över till att behandla de olika frågor som tas upp i lagrådets yttrande.

¹ Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 27 oktober 1983.

Förslaget till järnvägstrafiklag**1 kap. 1 §**

Jag delar lagrådets uppfattning att det skulle ge lagen en bättre överskådlighet om det i paragrafen direkt hänvisades till de särregler som åsyftas. Jag biträder därför lagrådets förslag att orden "om inte annat anges i lagen" utgår ur första stycket och att ett nytt andra stycke tas in i lagen. Detta stycke bör med några redaktionella justeringar avfattas i enlighet med lagrådets förslag.

Paragrafen innehåller i det remitterade förslaget (andra stycket) en bestämmelse om att lagen inte är tillämplig på postbefordran. Lagrådet har ifrågasatt om inte denna bestämmelse naturligare har sin plats i 3 kap. 1 §.

Enligt min uppfattning är det emellertid lämpligare att redan i lagens inledande paragraf ange att lagen inte till någon del är tillämplig på detta slag av befordran. Jag är därför inte beredd att föreslå att denna bestämmelse flyttas till 3 kap. Bestämmelsen bör, efter en redaktionell justering, stå kvar som ett tredje stycke i den förevarande paragrafen.

1 kap. 2 §

Jag instämmer i vad lagrådet har uttalat angående innebörden av första meningen i paragrafens första stycke och biträder lagrådets förslag till avfattning av bestämmelsen.

Lagrådet har också gjort vissa uttalanden angående innebörden av första styckets andra mening. Som lagrådet har anført är avsikten att ett avtal genom vilket transportkunden avstår från någon förmån som han tillförsäkras i lagen får träffas under förutsättning att godsets art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt att avvika från bestämmelser avtalas. Jag instämmer därför i vad lagrådet har anført beträffande denna bestämmelse.

1 kap. 4 §

Lagrådet har påpekat att uttrycket "järnvägsdriften" i den förevarande paragrafen används i en vidare mening än i 2 kap. 1 § och 5 kap. 1 §. Bestämmelsen i det remitterade lagförslaget är hämtad från 6 § i 1976 års lag som i sin tur bygger på tilläggskonventionens art. 11. I denna lag har fortfarande uttrycket "järnvägsdriften" en snävare betydelse utan att detta blir missvisande. Genom att bestämmelsen nu blir tillämplig inte bara på passagerarbefordran kan det vara lämpligt att använda ett mer allmänt begrepp för att undvika en för restriktiv tolkning av bestämmelsen. Jag biträder därför lagrådets förslag till en omformulering av 1 kap. 4 §. Jag ansluter mig också till lagrådets förslag att uttrycket "själva järnvägsdriften" i 3 kap. 23 § 4 och 4 kap. 8 § tredje stycket 3 ersätts med "befordringen".

1 kap. 5 §

Jag biträder lagrådets förslag att paragrafen kompletteras med en bestämmelse om att preskriberade fordringar inte heller kan göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning. Såsom lagrådet har anfört bör bestämmelsen tas in som ett särskilt stycke omedelbart efter tredje stycket i det remitterade förslaget. Bestämmelsen bör som lagrådet har föreslagit avfattas efter mönster av 41 § tredje stycket vägtransportlagen.

Lagrådet har tagit upp frågan om innebörden av undantaget i fjärde stycket av det remitterade förslaget från de allmänna preskriptionsbestämmelserna i paragrafen för det fallet att en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande. Lagrådet har därvid uttalat att denna undantagsbestämmelse, liksom paragrafen i övrigt, över huvud taget inte berör en talan som förs mot en anställd.

Det är visserligen riktigt att denna paragraf inte är direkt tillämplig på det fallet att talan förs mot en anställd. Till följd av den hänvisning till den förevarande paragrafen som görs i 1 kap. 9 § regleras emellertid preskriptionsfristens längd i 1 kap. 5 § också när det gäller talan mot anställda och andra medhjälpare. I detta hänseende hänvisas till vad som anförs i anslutning till 1 kap. 9 §.

Andra, tredje och femte styckena i den förevarande paragrafen har vidare jämkats i redaktionellt avseende.

1 kap. 7 och 8 §§

Jag biträder lagrådets förslag att 7 och 8 §§ skall byta plats.

I detta sammanhang vill jag ta upp en fråga rörande räckvidden av preskriptionsbestämmelserna i järnvägstrafiklagen. Enligt 1 § preskriptionslagen (1981: 130) gäller den lagen i fråga om preskription av fordringar i den mån inte annat följer av vad som är särskilt föreskrivet. Enligt uttalande av föredragande statsrådet (prop. 1979/80: 119 s. 83, 88 f) innebär detta, att de särskilda preskriptionsbestämmelser som har meddelats i andra lagar i princip skall tillämpas i stället för de allmänna bestämmelserna. I remissprotokollet uttalas att denna ordning ansluter till vad som redan tidigare har gällt inom i vart fall transporträtten. Vidare anförs i remissprotokollet att de särskilda preskriptionsbestämmelserna torde vara tillämpliga på fordringar som omfattas av de transporträttsliga reglerna, även om talan förs på annan grund än den särskilda författningen och oberoende av om talan förs mot transportören eller mot dennes personal eller medhjälpare. För järnvägsrättens del har denna fråga behandlats i rättsfallet NJA 1972 s. 296 (jfr prop. 1975/76: 7 s. 94 f). Enligt detta rättsfall ansågs den särskilda tvåårspreskriptionen i 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift tillämplig också på ett skadefall som avses i den lagen och som kunde omfattas även av allmänna skadeståndsrättsregler om ansvar för en underordnads vållande.

Motsvarande fråga har nyligen behandlats i ett avgörande av högsta domstolen (högsta domstolens dom den 15 december 1983, DT 36). I detta rättsfall uttalar högsta domstolen att den särskilda tvååriga preskriptionstid som föreskrivs i lagen (1922: 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart inte skall tillämpas, när talan grundas på allmänna grundsatser om strikt ansvar för skada i följd av farlig militär verksamhet eller skadeståndslagens regler om principalansvar. Den princip som detta rättsfall ger uttryck för får dock inte någon betydelse för järnvägsrättens del, om den föreslagna järnvägstrafiklagen antas. I den lagen föreskrivs nämligen uttryckligen i 1 kap. 7 § i det remitterade förslaget (1 kap. 8 § lagrådets förslag) att järnvägen får åberopa järnvägstrafiklagens bestämmelser om förutsättningar för och begränsning av ansvarigheten, även om anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på lagen görs gällande på annan grund. När det gäller rätten för järnvägens anställda och andra medhjälpare att åberopa järnvägstrafiklagens preskriptionsbestämmelser hänvisas till vad som anförs i anslutning till 1 kap 9 §.

1 kap. 9 §

Lagrådet har uttryckt viss tvekan beträffande innebörden av den ifrågasvarande paragrafen såvitt avser reklamation och preskription. I anledning härav vill jag i korthet redogöra för syftet med denna paragraf.

Paragrafen innebär att järnvägens anställda och andra medhjälpare kan åberopa reglerna i järnvägstrafiklagen om förutsättningar för och begränsning av ansvar. Sådana bestämmelser förekommer allmänt inom transporträtten (122 § sjölagen, 37 § vägtransportlagen, 11 § lagen om järnvägsansvarighet vid befordran av resande, 78 § järnvägstrafikstadgan; jfr 9 kap. 25 § luftfartslagen). De brukar betecknas Himalaya-bestämmelser efter ett engelskt rättsfall rörande ett fartyg med namnet Himalaya. Syftet med dessa bestämmelser är att förhindra att en skadelidande skall kunna gå runt de regler om ansvarsfrihet och begränsning av skadeståndsansvaret (däri inbegripet regler om preskription och reklamation) som ställs upp i den transporträttsliga lagstiftningen genom att väcka talan direkt mot transportörens anställda och andra medhjälpare. Transportören skulle nämligen ofta i så fall känna sig moraliskt eller affärsmässigt bunden att träda emellan och gottgöra medhjälparen för vad denne har blivit tvungen att betala även om transportören själv inte kunde åläggas att betala ytterligare ersättning.

Himalayabestämmelserna måste ses mot bakgrund av den reglering som finns i 1 kap. 7 § i det remitterade förslaget (1 kap. 8 § lagrådets förslag) och motsvarande bestämmelser i annan transporträttslig lagstiftning. Enligt denna paragraf får järnvägen åberopa de bestämmelser i lagen som gäller förutsättningar för eller begränsning av ansvarigheten för skada, oberoende av vilken grund som åberopas för ansvaret, under förutsättning att de ifrågasvarande ersättningsanspråken hade kunnat grundas på järnvägstrafiklagen.

Som har framhållits i remissprotokollet måste – i de fall reklamation krävs – rätten till talan mot järnvägens medhjälpare anses ha bevarats, om reklamation har skett hos järnvägen inom föreskriven tid. Det är däremot inte nödvändigt att reklamation dessutom har gjorts direkt hos medhjälparen. Detta följer av 3 kap. 31 § resp. 4 kap. 13 §. Den reklamation som har gjorts hos järnvägen har sålunda verkan även i förhållande till den anställda. En medhjälpare till järnvägen kan å andra sidan, som lagrådet har anfört, för egen del mot den skadelidandes talan åberopa att denne inte har reklamerat hos järnvägen i föreskriven ordning.

När det gäller preskriptionsavbrott bör enligt min mening följande gälla. För att preskriptionsavbrott skall ske i förhållande till en medhjälpare måste den skadelidande väcka talan mot denne inom den preskriptionsfrist som gäller enligt 1 kap 5 § järnvägstrafiklagen. Det är sålunda inte tillräckligt att talan väcks mot järnvägen inom denna frist. Det är däremot inte nödvändigt att talan inom fristen väcks – förutom mot medhjälparen – också mot järnvägen.

Också i fråga om medhjälpare regleras preskriptionsfristens längd i 1 kap. 5 §. Detta följer av att det i den förevarande paragrafen hänvisas till 1 kap. 7 § i det remitterade förslaget (1 kap. 8 § i lagrådets förslag). Enligt denna senare paragraf har nämligen järnvägen rätt att åberopa järnvägstrafiklagens preskriptionsbestämmelser oavsett vilken grund som åberopas för ett anspråk mot järnvägen, så snart anspråket hade kunnat grundas på lagen. I den förevarande paragrafen ges medhjälparen samma rätt. Detta överensstämmer för järnvägstransporternas del med vad som redan gäller enligt 11 § i 1976 års lag (prop. 1975/76: 7 s. 94 f). Detsamma gäller för vägtransporterna enligt 37 § vägtransportlagen (jfr prop. 1974: 33 s. 188 och 194). För sjörättens del har motsvarande bestämmelse (122 § sjölagen) ansetts ha denna innebörd (prop. 1973: 137 s. 121 f).

Det är givetvis viktigt att den förevarande paragrafen avfattas på ett sätt som inte kan ge anledning till missförstånd i det avseende som jag nu har berört. Enligt min uppfattning ger emellertid det remitterade förslaget klart uttryck för den innebörd som jag nu har angett. Jag är därför inte beredd att biträda lagrådets förslag såvitt gäller paragrafens första mening.

Jag delar däremot lagrådets uppfattning att det i den förevarande paragrafen bör uttryckligen anges att de speciella preskriptionsreglerna i 1 kap. 5 § som gäller för järnvägen med visst undantag inte får åberopas när talan förs mot en anställd eller en annan medhjälpare på grund av dennes brottsliga förfarande. Paragrafen bör därför i detta hänseende avfattas i enlighet med lagrådets förslag.

2 kap. 6 §

Jag biträder lagrådets förslag att paragrafen skall avfattas i överensstämmelse med 12 § i 1976 års lag.

2 kap. 10 §

I överensstämmelse med den ändring som föreslås i fråga om 2 kap. 6 § har i den förevarande paragrafens sista stycke uttrycket "har järnvägen vållat skadan genom fel eller försummelse" bytts ut mot "har skadan orsakats genom vållande på järnvägens sida".

3 kap. 3 §

I anledning av vad lagrådet har anfört förordar jag att sista meningen i paragrafens andra stycke utgår.

Paragrafen har i övrigt omarbetats i redaktionellt avseende. I första stycket åläggs parterna att medverka till att en transporthandling används, om de inte kommer överens om att någon transporthandling inte skall användas. I andra stycket finns bestämmelser om transporthandlingens utformning.

3 kap. 5 §

Jag delar lagrådets uppfattning att terminologin i järnvägstrafiklagen bör så långt som möjligt anpassas till de nya offentligrättsliga författningarna om transport av farligt gods. I femte punkten av den förevarande paragrafen bör därför uttrycket "gods av farlig beskaffenhet" ersättas med "farligt gods". Efter mönster av 11 § i 1982 års förordning om transport av farligt gods bör vidare uppgifterna i fraktsedeln avse godsets "tekniska benämning".

Som lagrådet har påpekat kommer de bestämmelser om transport av farligt gods som finns i normalvillkoren och som övergångsvis har karaktären av offentligrättsliga föreskrifter att ersättas av direkta föreskrifter utfärdade med stöd av bemyndigande i 1982 års lag om transport av farligt gods och 1982 års förordning med samma namn. I det sammanhanget finns det anledning att överväga förhållandet mellan dessa föreskrifter och 3 kap. 11 § järnvägstrafiklagen.

En följd av att termen "farligt gods" används i paragrafen blir att endast gods som kan betecknas som farligt enligt 2 § i 1982 års lag om transport av farligt gods måste anges i fraktsedeln. Det är dock inte uteslutet att det fortfarande kan förekomma fall då godset skall anses som farligt utan att det finns upptaget i de föreskrifter om transport av farligt gods som utgör en bilaga till normalvillkoren. Motsvarande gäller vid tillämpningen av 3 kap. 11 §.

3 kap. 9 §

Lagrådet har gjort vissa uttalanden om vilka anmärkningar från järnvägens sida som kan bryta bevispresumtionen enligt den förevarande paragrafen. Som lagrådet har påpekat är avsikten att endast sådana anmärkningar som avses i 8 § första stycket rörande järnvägens kontrollskyldighet skall bryta bevispresumtionen. Jag delar också lagrådets uppfattning att

lagtexten skulle vinna i tydlighet om andra och tredje meningarna i första stycket förs samman till en mening. Lagtexten bör därför avfattas i enlighet med lagrådets förslag.

I paragrafens andra stycke har gjorts vissa redaktionella justeringar.

3 kap. 11 §

Beträffande denna paragraf hänvisas till vad jag har anfört i anslutning till 3 kap. 5 §.

I paragrafens tredje stycke har gjorts några smärre redaktionella justeringar.

3 kap. 12 och 13 §§

Jag biträder lagrådets förslag att 13 § andra och tredje styckena i det remitterade förslaget förs över till 12 §. De bör där tas in som ett andra resp. tredje stycke. Andra stycket i det remitterade förslaget kommer då att utgöra ett fjärde stycke.

Jag instämmer i vad lagrådet har anfört angående omfattningen av järnvägens rätt till ersättning enligt 13 § första stycket i det remitterade förslaget. Lagrådets förslag till reglering av ersättningsrättens omfattning bör därför enligt min mening följas. Jag biträder också lagrådets förslag att lagrummet bör kompletteras med en bestämmelse om att ersättning inte utgår, om fel eller försummelse ligger järnvägen till last.

Lagrådet har också tagit upp frågan om vilken omfattning järnvägens underrättelseskyldighet skall ha när järnvägen inte följer en anvisning (13 § tredje stycket i det remitterade förslaget). Jag anser det vara lämpligast att denna bestämmelse ges samma räckvidd som de motsvarande reglerna i järnvägstrafikstadgan och vägtransportlagen. Järnvägen bör därför åläggas underrättelseskyldighet endast för de fall att järnvägens underlåtenhet att efterkomma en anvisning beror på någon sådan omständighet som järnvägen enligt de särskilda undantagsreglerna (13 § andra stycket i det remitterade förslaget, 12 § andra stycket enligt mitt förslag till ändrad placering av dessa regler) kan åberopa till befrielse från sin skyldighet enligt huvudregeln att följa en anvisning. I lagen bör sålunda inte föreskrivas någon underrättelseplikt för det fall att järnvägen inte följer en anvisning som ligger utanför ramen för huvudregeln. Lagtexten bör avfattas i enlighet med lagrådets förslag.

3 kap. 14 §

Eftersom 3 kap. 13 § andra och tredje styckena i det remitterade förslaget har flyttats över till 3 kap. 12 §, har hänvisningarna i den förevarande paragrafen ändrats.

3 kap. 18 §

I paragrafens första stycke har gjorts den preciseringen att järnvägen skall begära anvisning från mottagaren i stället för från avsändaren, om avsändarens rätt att förfoga över godset har upphört.

3 kap. 19 §

Paragrafen har utformats i enlighet med lagrådets förslag.

Lagrådet tar också upp frågan om järnvägens möjligheter att få ersättning för kostnader som uppkommer i anledning av ett befodringshinder när godset eller förpackningen kommer i ett sådant tillstånd att befodringen "inte kan fortsättas utan förbättringsåtgärder från järnvägens sida". I remissprotokollet uttalas att denna typ av befodringshinder inte behandlas i den föreslagna järnvägstrafiklagen. Lagrådet har i anledning av detta uttalande anfört att hinder inte synes möta att ersättningsreglerna i 3 kap. 10 § tillämpas också på kostnader av det nu aktuella slaget.

Jag delar lagrådets uppfattning att 3 kap. 10 § kan vara tillämplig på kostnader av det slag som lagrådet har berört. Enligt den paragrafen har nämligen järnvägen i princip rätt till ersättning av avsändaren för kostnader som uppkommer för järnvägen på grund av att godset inte har varit förpackat eller varit bristfälligt förpackat. Som lagrådet har påpekat kan det vara anledning för järnvägen att begära anvisning av avsändaren enligt 17 §, om det uppstår befodringshinder till följd av att godset har blivit så illa skadat att det inte tål vidare förflyttning. De åtgärder som vidtas, om anvisning har begärts eller följts i ett sådant fall, omfattas av järnvägens rätt till ersättning enligt den förevarande paragrafen.

3 kap. 20 §

I paragrafens andra mening har gjorts den preciseringen att förvaringen av godset sker åt den "som till följd av befodringsavtalet är berättigad till godset". I det remitterade förslaget används uttrycket "åt den som är berättigad till godset". Någon ändring i sak är inte avsedd. Lagtexten har ändrats för att det klart skall framgå att det är rätten till godset enligt befodringsavtalet som avses och inte äganderätten till godset. Motsvarande precisering har gjorts i 3 kap. 21 § tredje stycket första meningen, 23 § 1. och 26 § andra meningen.

I den förevarande paragrafens andra mening har vidare tagits in en erinran om att vissa inskränkningar i järnvägens skyldighet att förvara godset följer av 21 §. Föreskriften om att järnvägen kan uppdra förvaringen åt tredje man har brutits ut till en ny tredje mening.

3 kap. 23 §

Av skäl som har angetts i anslutning till 1 kap. 4 § har uttrycket "själva järnvägsdriften" i punkten 4 bytts ut mot "befodringen".

3 kap. 24 §

Jag biträder lagrådets förslag till avfattning av första meningen i paragrafens andra stycke. Dessutom har en redaktionell ändring gjorts i första stycket 3.

3 kap. 27 §

Jag instämmer i vad lagrådet har anfört i anslutning till den förevarande paragrafen.

I paragrafens tredje stycke andra meningen sägs enligt det remitterade förslaget att järnvägen som villkor för att godset lämnas ut får kräva återbetalning av vad den har betalat i ersättning för förlusten av godset. I remissprotokollet uttalas i anslutning till denna bestämmelse att varuhavarens rätt att få ut godset endast har gjorts beroende av att han betalar tillbaka den del av den erhållna ersättningen som har utgjort gottgörelse för godsets värde. Lagtexten har justerats så att det skall framgå klarare att järnvägen inte får ställa upp några andra villkor för att lämna ut godset.

3 kap. 32 och 33 §§

Huvudregeln i det remitterade förslaget är att alla transportörer som deltar i en genomgående befordran har ett solidariskt ansvar för befordringen i dess helhet. För en järnväg som inte själv har slutit befodringsavtalet föreskrivs dock i 32 § den inskränkningen, att ansvarigheten för en sådan järnväg inträder först i och med att järnvägen tar emot godset. I 33 § regleras talerätten. Där föreskrivs att talan får föras mot varje järnväg som är ansvarig för befordringen. Mot den järnväg som skall utföra den avslutande delen av befordringen får talan enligt det remitterade förslaget föras, även om denna järnväg inte har övertagit godset.

Lagrådet har ifrågasatt om inte bestämmelserna i 32 § om järnvägarnas ansvarighet för befordringen kunde kompletteras att omfatta även avslutningsjärnvägen oavsett om denna järnväg har övertagit godset eller inte. Lagrådet har vidare anfört att, om det av paragrafen klart framgår att den avser varuhavarens rätt i anledning av befodringsavtalet, 33 § synes kunna helt avvaras.

Som har anförts i remissprotokollet är det en fördel om grundsatsen om delfraktförarnas solidariska ansvarighet kan tillämpas utan undantag. I remissprotokollet påpekas vidare att de rättssubjekt som kan uppträda på fraktförarsidan vid en inrikes genomgångsbefordran med järnväg är mycket få och står i nära kontakt med varandra. Mot bakgrund av lagrådets påpekande anser jag därför att alla de järnvägar som deltar i en befordran på grund av ett och samma befodringsavtal utan inskränkning skall vara solidariskt ansvariga för befordringen i dess helhet. En bestämmelse av denna innebörd bör tas in i 32 §. Av paragrafen bör också klart framgå att järnvägens ansvar avser avsändarens och mottagarens rätt i anledning av befodringsavtalet. De särskilda talereglerna i 33 § blir då onödiga. På grund härav har 33 § utgått ur lagförslaget.

4 kap. 1 §

I remissprotokollet har behandlats en särbestämmelse i CIV (art. 1 § 3). Enligt remissprotokollet skulle andra meningen i den förevarande paragrafens första stycke ha den verkan att CIV:s hänvisning till nationell lag, i detta fall norsk rätt, har satts åt sidan. Lagrådet har anmärkt att det inte känner sig helt övertygat om att denna mening kan räknas som ett sådant hinder i nationell författning som avses i nämnda bestämmelse i CIV.

Jag medger att lagrådets tvekan på denna punkt är berättigad. Frågan om tillämplig lag i dessa fall, som torde ha mycket ringa praktisk betydelse, får vid behov avgöras i rättstillämpningen.

I den berörda meningen har gjorts en redaktionell justering.

4 kap. 4 §

I den förevarande paragrafens första stycke första meningen har uttrycket "egendom av farlig beskaffenhet" bytts ut mot "farligt gods". Beträffande skälet till denna ändring hänvisas till vad jag har anfört i anslutning till 3 kap. 5 §.

4 kap. 7 §

I paragrafens första stycke har gjorts vissa redaktionella justeringar.

I andra stycket har gjorts det förtydligandet i jämförelse med det remitterade förslaget att i lagtexten uttryckligen nämns järnvägens möjlighet att – som alternativ till försäljning – bortskaffa resgods som är utsatt för snar förstörelse eller vars art eller tillstånd på annat sätt ger anledning till sådan åtgärd. I likhet med vad som gäller enligt första stycket får resgodset bortskaffas endast om det uppenbarligen inte kan säljas till ett pris som täcker försäljningskostnaderna.

4 kap. 8 §

Av skäl som har angetts i anslutning till 1 kap. 4 § har uttrycket "själva järnvägsdriften" i tredje stycket 3 i den förevarande paragrafen bytts ut mot "befordringen".

Redaktionella jämkningar har gjorts i första stycket och andra stycket första meningen.

4 kap. 12 §

Jag delar lagrådets uppfattning att en större överskådlighet skulle erhållas om innehållet i den förevarande paragrafen fick följa omedelbart efter 9 §. Bestämmelserna om förkommet inskrivet resgods bör därför placeras där. De bestämmelser som i det remitterade förslaget utgör 10 och 11 §§ kommer då att utgöra 11 resp. 12 §§. Rubriken "Förkommet inskrivet resgods" bör då utgå.

5 kap. 1 §

Som lagrådet har påpekat gäller det föreslagna objektiva skadeståndsansvaret inte bara för skador som tillfogas tredje man i egentlig mening utan också för skador som tillfogas järnvägens anställda.

Det föreslagna objektiva ansvaret enligt paragrafen gäller – liksom järnvägens skadeståndsansvar i 1886 års lag – bara ”skador till följd av järnvägsdriften”. Med en reglering som innebär ett objektivt ansvar för järnvägen kommer som lagrådet har påpekat frågan om vad som innefattas i begreppet ”järnvägsdriften” att få större betydelse än tidigare.

Lagrådet har i sitt yttrande redogjort för vissa uttalanden i remissprotokollet, i förarbetena till 1976 års lagstiftning och i 1980 års betänkande rörande innebörden av begreppet ”järnvägsdriften”. Lagrådet har vidare anfört att uttrycket ”järnvägsdriften” inte är i alla avseenden ett entydigt begrepp och att tveksamhet om tolkningen kan uppstå i vissa fall. Jag är medveten om detta förhållande. Liksom lagrådet anser jag emellertid att det skulle vara svårt att hitta ett annat uttryck som i lagtexten tydligare anger vad som åsyftas. Jag anser därför i likhet med lagrådet att den närmare preciseringen av begreppet får överlämnas till rättstillämpningen.

Lagrådet har i detta sammanhang anfört att den föreslagna regleringen av skadefall i anledning av sammanstötning mellan tåg och bil innehåller ett rekvisit som kan jämföras med uttrycket ”järnvägsdriften”, nämligen uttrycket ”som är i trafik” i 11 § tredje stycket trafikskadelagen. För tolkningen av uttrycket ”i trafik” med spårfordon måste enligt lagrådet praxis beträffande motsvarande uttryck rörande motorfordon rimligen få stor betydelse. Jag delar denna uppfattning.

Jag delar också lagrådets uppfattning att i de flesta uppkommande situationer en skada som är en följd av ”järnvägsdriften” också har uppkommit när spårfordonet var i trafik men att det inte kan uteslutas att i vissa fall begreppet ”till följd av järnvägsdriften” kan komma att tilläggas en annan och i så fall vidsträcktare innebörd än uttrycket ”i följd av trafik”.

En viktig fråga som bör uppmärksammas i detta sammanhang är omfattningen av järnvägens skadeståndsansvar när det gäller skador som orsakas av transporterat gods. Denna fråga får särskild betydelse när transporten avser farligt gods. Frågan är då om det objektiva ansvaret omfattar skador som inte beror på något annat än att godset är i järnvägens vård när den risk som härrör från godsets inneboende egenskaper utlöses. Liksom när det gäller skador som uppkommer i andra fall är det här fråga om en tolkning av uttrycket ”skada till följd av järnvägsdriften”. Den gränsdragning som det blir fråga om får lösas i rättstillämpningen. För egen del vill jag dock anlägga följande synpunkter.

För att järnvägen skall vara ansvarig för skador som orsakas av farligt gods krävs – liksom i fråga om andra skador – att skadan är en följd av järnvägsdriften. Innebörden av begreppet ”järnvägsdriften” har berörts ingående i förarbetena till 1976 års lag. Som lagrådet har påpekat skulle

enligt förarbetena till järnvägsdriften först och främst hänföras järnvägsfordonens förflyttning på banan, förberedelserna för en sådan förflyttning och över huvud taget sådan skötsel och vård av fordonen som försiggår medan dessa befinner sig på banan. Järnvägsdriften får dock enligt min mening anses omfatta inte bara den tid under vilken järnvägsfordonen är under förflyttning utan också uppehåll som sker i anslutning till en transport. Även skador som uppkommer t. ex. vid en explosion i lasten när en vagn står stilla på ett sidospår i samband med en transport torde sålunda i princip vara skador i följd av järnvägsdriften. Lastning och lossning av gods synes enligt min uppfattning också i regel vara att hänföra till järnvägsdriften. Detta kan dock inte anses vara fallet när hela vagnslaster lastas eller lossas genom transportkundens försorg. Till järnvägsdriften hör däremot inte hantering av gods i godsexpeditioner och magasin och inte heller överföring av gods till eller från sådana lokaler. Verksamhet som äger rum på stationerna utanför det egentliga spårområdet kan i regel inte anses höra till järnvägsdriften och inte heller verksamhet i järnvägsverkstäder eller liknande anläggningar.

Att järnvägen har ett objektivt ansvar innebär dock inte att järnvägen utan undantag svarar för alla skador som uppkommer till följd av järnvägsdriften. Järnvägen är sålunda fri från ansvarighet, om skadan har orsakats av någon omständighet som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den (paragrafens andra stycke). Ansvarsfrihet föreligger sålunda, om en skada visserligen är en följd av järnvägsdriften men beror på någon omständighet som inte är att hänföra till själva driften.

Den ansvarsfrihetsgrund som föreskrivs i detta lagrum är likalydande med den ansvarsfrihetsgrund som finns intagen i 2 kap. 1 § andra stycket. Denna senare bestämmelse överensstämmer med 3 § andra stycket i 1976 års lag, som i sin tur går tillbaka på art. 2 §§ 2 och 4 i tilläggskonventionen till CIV. Innebörden av ansvarsfrihetsgrunden behandlas ingående i förarbetena till den lagen (prop. 1975/76: 7 s. 63 ff, 67 ff). Där uttalas bl. a. att järnvägen bara i rena undantagsfall kan gå fri från ansvar för skador som uppkommer i samband med järnvägsdriften, eftersom sådana skador nästan alltid är att hänföra till denna. Enligt föredragande statsrådet torde ansvarsfrihetsgrunden få sin främsta betydelse när en skada har orsakats av naturhändelser eller sabotage mot järnvägen. I sådana fall skulle nämligen enligt hans uppfattning sambandet mellan den skadecorsakande händelsen och järnvägsdriften saknas. Vidare anfördes att konventionens ansvarssystem har avsetts innebära att järnvägen skall gå fri från ansvar bara i situationer som har karaktären av force majeure.

När det gäller skador som orsakas av transporterat gods kan emellertid den ifrågavarande ansvarsfrihetsgrunden få en något annan innebörd. Vid transport av farligt gods kan det uppkomma skador som i det närmaste

saknar samband med själva järnvägsdriften eller endast i ringa grad har något samband med denna, trots att den skadevållande händelsen inträffade medan transporten pågick. Den utlösande omständigheten kan sålunda vara att hänföra enbart till godsets inneboende egenskaper eller i allt väsentligt till dessa. Som exempel kan nämnas det fallet att en last av farligt gods exploderar eller börjar brinna till följd av en kemisk reaktion i lasten som är oberoende av att godset transporteras med järnväg och oberoende av hur godset hanteras under transporten. I en sådan situation är skadans samband med själva järnvägsdriften så uttunnat att skadan enligt min mening inte bör hänföras till denna. Ansvarsfrihetsgrunden i andra stycket blir då tillämplig. Vad som nu har sagts bör också gälla, om skador i ett motsvarande fall uppkommer i samband med lastning eller lossning.

Det finns anledning utgå från att det i rättspraxis inte kommer att ställas krav på någon starkare bevisning från den skadelidandes sida om att en skada av det slag som nu behandlas har uppkommit till följd av järnvägsdriften. Om skadan har uppkommit under sådana omständigheter att det är troligt att den skadeutlösande händelsen är en följd av järnvägsdriften, torde det få antas att skadan omfattas av järnvägens objektiva skadeståndsansvar (jfr prop. 1975/76: 7 s. 62, 67). Järnvägen har emellertid då möjlighet att visa att skadan har uppkommit på ett sådant sätt att ansvarsfrihet föreligger enligt andra stycket.

Även om skadan har orsakats av någon omständighet som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften blir järnvägen dock inte fri från ansvar, om den har försummat att vidta de åtgärder för att undgå eller förebygga den skadevållande omständigheten som rimligen hade kunnat krävas av den. Innebörden av denna reglering har behandlats i förarbetena till 1976 års lag (prop. 1975/76: 7 s. 64 f, 69). När det gäller skador som orsakas av farligt gods vill jag tillägga att det får göras en bedömning av vad som rimligen kan krävas av järnvägen med hänsyn till godsets farlighet och övriga förhållanden i det enskilda fallet. De krav som bör ställas på järnvägen får ses i belysning av de uppgifter rörande godset som avsändaren har lämnat och vad järnvägen annars borde ha insett i fråga om godsets farlighet.

Om järnvägen inte är fri från ansvar enligt den förevarande paragrafens andra stycke utan har fått betala skadestånd till tredje man som har tillfogats skada till följd av transport av farligt gods, uppkommer frågan i vilken utsträckning järnvägen har rätt att av avsändaren kräva åter vad järnvägen har betalat i skadestånd. Av intresse är då innehållet i 3 kap. 11 §. När en avsändare överlämnar farligt gods till järnvägen, skall han sålunda noga underrätta den om vad faran består i och om de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas. Om avsändaren har överlämnat farligt gods till järnvägen och järnvägen därvid inte kände till farans art och vilka försiktighetsåtgärder som skulle vidtas, är avsändaren skyldig att ersätta

järnvägen för skador och kostnader på grund av detta. Vidare har avsändaren bevisbördan för att järnvägen har känt till godsets farlighet.

Jag vill tillägga att järnvägen vid transport av farligt gods i regel genom särskilda föreskrifter i befodringsavtalet torde kunna få till stånd ett strängare ansvar för avsändaren än som föreskrivs i järnvägstrafiklagen för skador som orsakas av godset och därigenom större möjligheter att av avsändaren kräva åter vad järnvägen har betalat i skadestånd till tredje man. Järnvägstrafiklagen är visserligen i princip tvingande till transportkundens förmån. Avtal som innebär att lagens bestämmelser om godsbefordran åsidosätts till avsändarens nackdel är dock tillåtna, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter föranleder det (1 kap. 2 §). Som anförs i remissprotokollet avses med uttrycket "godsets ovanliga art" t. ex. godsets farliga beskaffenhet. Avvikelser i det hänseende som nu har berörts torde därför ofta vara tillåtna när transporten avser farligt gods.

Jag vill i detta sammanhang nämna att inom Institutet för förenhetligande av privaträtten (UNIDROIT) pågår arbete på att få till stånd en konvention om skadeståndsansvar vid transport av farligt gods med järnväg eller motorfordon eller på inre vattenvägar. Sverige deltar i detta arbete.

Lagrådet har föreslagit att den remitterade lagtexten skall kompletteras i ett hänseende när det gäller förutsättningarna för att järnvägen skall bära ett objektivt ansvar. Enligt remissprotokollet anses inte ansvarigheten omfatta skador genom exempelvis buller eller skakningar som har orsakats av spårfordons förflyttning längs banan utan att egentliga missöden har inträffat. Lagrådet har ansett att en sådan tillämpning är naturlig men att den är svår att förena med lagtextens utformning. På grund härav har lagrådet har föreslagit att lagtexten skall kompletteras, t. ex. på det sättet att i lagtexten anges att någon "vid visst tillfälle" tillfogas person- eller sakskada.

I anledning av lagrådets påpekande vill jag anföra följande. I lagtexten i det remitterade förslaget anges inte uttryckligen att skador av det slag som lagrådet har nämnt undantas från det objektiva ansvaret. Det skulle givetvis vara en fördel om avgränsningen av det objektiva ansvaret klart framgick av lagtexten. Jag anser emellertid inte att den formulering som lagrådet har föreslagit är helt tillfredsställande. Den kan nämligen enligt min mening i vissa fall ge en alltför snäv avgränsning av de skadeorsaker som bör omfattas av det strikta ansvaret. Jag vill erinra om att motsvarande fråga diskuterades ingående i förarbetena till 1976 års lag (prop. 1975/76: 7 s. 61, 65 f). Såvitt gäller 3 § i 1976 års lag, som motsvaras av 2 kap. 1 § i det remitterade förslaget, stannade man då för att inte i lagtexten göra någon begränsning av det slag som lagrådet nu har föreslagit. Mot bakgrund härav är jag inte beredd att biträda lagrådets förslag till en ändring av lagtexten i detta hänseende.

En redaktionell ändring har gjorts i paragrafens första stycke.

6 kap. 1 §

Jag biträder lagrådets förslag till avfattning av paragrafens tredje stycke.

6 kap. 2 §

Jag instämmer i vad lagrådet har uttalat angående innebörden av den förevarande paragrafens första stycke andra meningen i det remitterade förslaget. Den avfattning av denna bestämmelse som lagrådet har föreslagit ger enligt min uppfattning bättre uttryck för avsikten bakom bestämmelsen. Lagtexten bör därför avfattas i enlighet med lagrådets förslag.

Av skäl som anförs i anslutning till 16 § körkortslagen har vidare gjorts den redaktionella omarbetningen av den förevarande paragrafen att regeln om straff för annan personal än förare (första stycket andra meningen i det remitterade förslaget) har brutits ut till ett nytt stycke, som har placerats sist i paragrafen.

Vissa andra redaktionella ändringar har också gjorts i paragrafen.

6 kap. 3 §

Enligt lagen (1975:89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde har järnvägstjänstemän i säkerhets- eller ordningstjänst befogenheter att ingripa mot personer som stör ordningen eller är ett hot mot säkerheten. Dessa befogenheter omfattar rätt att avlägsna sådana personer från järnvägsområdet. Om det är nödvändigt, får våld användas. I trängande fall får en sådan person tas i förvar.

I det remitterade förslaget har denna reglering förts över till den förevarande paragrafen. I förhållande till gällande rätt har dock regleringen utvidgats till att omfatta inte bara järnvägstjänstemän utan också befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid tunnelbana eller spårväg. I remissprotokollet anförs att bestämmelser av det förevarande slaget torde i viss utsträckning vara att anse som begränsningar av de medborgerliga fri- och rättigheterna och att sådana begränsningar enligt 2 kap. 12 § regeringsformen skall göras i lag. I remissprotokollet uttalas vidare att bestämmelserna i den nya järnvägstrafiklagen om rätt för trafikföretagets personal att ingripa mot personer som stör ordningen eller hotar säkerheten av denna anledning bör gälla all spårtrafik.

Sedan lagrådsremissen avlämnades har det emellertid framkommit att de företag som bedriver tunnelbane- och spårvägstrafik anser att en utvidgning av de befogenheter som f.n. tillkommer järnvägstjänstemän enligt 1975 års lag till att omfatta också befattningshavare vid spårväg och tunnelbana skulle medföra stora svårigheter för de berörda företagen och deras personal. Vidare har jag erfarit att ordningsstadgeutredningen (Kn 1977:02), som enligt sina direktiv skall bl. a. göra en allmän översyn av allmänna ordningsstadgan (1956:617), numera har tagit upp frågan om en reglering av upprätthållande av ordning inom kollektivtrafiken i allmänhet, dvs. spårtrafik (järnväg, spårväg och tunnelbana) och busstrafik. Mot

bakgrund härav anser jag att man inte f.n. bör utvidga de befogenheter som järnvägspersonalen har enligt 1975 års lag till att omfatta också befattningshavare vid tunnelbana och spårväg. Den förevarande paragrafen har därför begränsats till att – liksom 1975 års lag – gälla endast befattningshavare vid järnväg.

Frågan om vilka befogenheter för att upprätthålla ordningen som bör tillkomma befattningshavare vid olika lokaltrafikföretag bör enligt min uppfattning lösas när man tar ställning till ordningsstadgutredningens kommande betänkande. Denna fråga har ett visst samband med de frågor som har behandlats i betänkandet (Ds Ju 1983: 4) Ordningshållning i Stockholms tunnelbana. I det betänkandet föreslås bl.a. att det nuvarande systemet med stationär bevakning med anlitande av ordningsvakter från ABAB i huvudsak skall bestå. Förslaget övervägs f.n. i justitiedepartementet.

Vissa redaktionella ändringar

Utöver de ändringar i lagtexten som jag har behandlat i det föregående bör vissa ändringar av redaktionell karaktär göras i 1 kap. 3 §, 2 kap. 1, 2 och 4 §§, 3 kap. 1, 6, 8, 15, 21, 22, 25, 26, 28 och 29–31 §§, 4 kap. 2, 3 och 13 §§, 5 kap. 2 §, 6 kap. 5 § samt sista stycket i ikraftträdandebestämmelsen.

Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen

I förhållande till det remitterade förslaget har redaktionella ändringar gjorts i 11 § tredje stycket och 12 § andra stycket sista meningen.

Förslaget till lag om ändring i körkortslagen

16 §

Som lagrådet har påpekat innebär det remitterade förslaget att den obligatoriska återkallelsen av körkort omfattar inte bara brott av förare av spårfordon utan också brott av andra personer i säkerhetstjänst som avses i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen. Lagrådet har ansett att en sådan utvidgning inte är sakligt betingad.

Jag delar lagrådets uppfattning på denna punkt. Jag biträder därför lagrådets förslag att hänvisningen i den förevarande paragrafen till 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen inskränks till de delar av den paragrafen som innefattar brott vid förande av spårfordon.

Jag delar lagrådets uppfattning att 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen bör jämkas i redaktionellt hänseende. Lagtexten i den paragrafen har därför, som tidigare har anmärkts, disponerats om i huvudsak på det sätt som lagrådet har föreslagit.

21 och 22 §§

Den omdisponering av 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen som jag föreslår följer inte helt lagrådets förslag när det gäller uppdelningen i stycken. Några ändringar i de hänvisningar till 6 kap. 2 § som görs i de förevarande paragraferna behövs därför inte.

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta de av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

INNEHÅLL

	sid.
Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	
1 Förslag till järnvägstrafiklag	3
2 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410)	19
3 Förslag till lag om ändring i lagen (1951: 649) om straff för vissa trafikbrott	21
4 Förslag till lag om ändring i lagen (1976: 1090) om alkoholutandningsprov	22
5 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977: 477)	23
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 27 oktober 1983	26
1 Inledning	26
2 Huvuddragen av gällande rätt	27
3 Utredningens förslag	29
4 Sammanfattning av remissyttrandena	30
5 Allmän motivering	31
5.1 Allmänna utgångspunkter	31
5.2 Några grundläggande frågor	32
5.2.1 Lagstiftningens omfattning	32
5.2.2 Avtalsfrihetens omfattning	37
5.2.3 Järnvägsansvaret och fraktföraransvaret	41
5.2.4 Förhållandet till internationella regler och annan transporträttslig lagstiftning	44
5.3 Personbefordran	45
5.3.1 Allmänna överväganden	45
5.3.2 Resandebegreppet m. m.	46
5.3.3 Skadeståndsanspråk vid kollision med fordon	48
5.3.4 Dröjsmålsansvar vid personbefordran	49
5.3.5 Ansvar för handresgods m. m.	51
5.4 Godsbefordran	53
5.4.1 Inledande anmärkningar	53
5.4.2 Transportavtalet	54
5.4.3 Transporthandlingen	55
5.4.3.1 Gällande rätt	55
5.4.3.2 Bruket av transporthandling	56
5.4.3.3 Fraktsedeln som betalningsdokument	58
5.4.3.4 Fraktsedelsuppgifternas bevisverkan	59
5.4.4 Järnvägens ansvarighet	61
5.4.4.1 Grunden för ansvarigheten	61
5.4.4.2 Begränsning av ansvarigheten för skador	63
5.4.4.3 Ansvar vid dröjsmål	65
5.4.5 Övriga frågor	67
5.5 Befordran av inskrivet resgods	69
5.5.1 Inledande anmärkningar	69
5.5.2 Transportavtalet	69
5.5.3 Utlämnning av inskrivet resgods	70
5.5.4 Förhindrande av otillåten befordran	73
5.5.5 Järnvägens ansvarighet	74
5.5.6 Den resandes ansvarighet	78
5.6 Järnvägens utomobligatoriska ansvarighet	78
5.6.1 Inledande anmärkningar	78

5.6.2	Ansvarigheten för person- och sakskada	79
	Gällande ordning	79
	Utredningens förslag	80
	Remissyttrandena	81
	Föredraganden	81
	Huvudregeln	81
	Undantag från det strikta ansvaret	83
	Skador på nötkreatur, hästar och renar	86
	Brandskador	87
5.6.3	Ansvarigheten vid spårvägstrafik	88
5.6.4	Sammanstötning med motorfordon	89
5.7	Ordning och säkerhet vid järnvägstrafik	93
6	Upprättade lagförslag	98
7	Specialmotivering	98
7.1	Förslaget till järnvägstrafiklag	98
	Första kapitlet	99
	1 §	99
	2 §	101
	3 §	102
	4 §	103
	5 §	103
	6 §	110
	7 §	112
	8 §	113
	9 §	114
	10 §	116
	11 §	119
	Andra kapitlet	120
	1 §	120
	2 §	121
	3 §	121
	4 §	122
	5 §	123
	6 §	123
	7 §	123
	8 §	124
	9 §	125
	10 §	125
	11 §	126
	12 §	126
	13 §	126
	Tredje kapitlet	126
	1 §	126
	2 §	129
	3 §	129
	4 §	131
	5 §	132
	6 §	133
	7 §	134
	8 §	136
	9 §	138
	10 §	140
	11 §	142

12 §	144
13 §	146
14 §	148
15 §	150
16 §	154
17 §	154
18 §	157
19 §	158
20 §	159
21 §	161
22 §	165
23 §	167
24 §	169
25 §	176
26 §	176
27 §	178
28 §	181
29 §	183
30 §	185
31 §	188
32 §	190
33 §	191
Fjärde kapitlet	192
1 §	192
2 §	194
3 §	195
4 §	197
5 §	199
6 §	201
7 §	202
8 §	204
9 §	207
10 §	208
11 §	209
12 §	211
13 §	213
Femte kapitlet	214
1 §	214
2 §	217
3 §	218
Sjätte kapitlet	221
1 §	221
2 §	223
3 §	224
4 §	225
5 §	226
6 §	227
7 §	229
7.2 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen	231
7.3 Förslaget till lag om ändring i lagen om straff för vissa trafikbrott	238
7.4 Förslaget till lag om ändring i lagen om alkoholutandningsprov	238
7.5 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen	239

8 Hemställan	241
9 Beslut	241
Bilaga 1 Sammanfattning av betänkandet	242
Bilaga 2 Utredningens lagförslag	246
Bilaga 3 De remitterade lagförslagen	264
Utdrag ur lagrådets protokoll den 5 februari 1984	286
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 1 mars 1984	307

