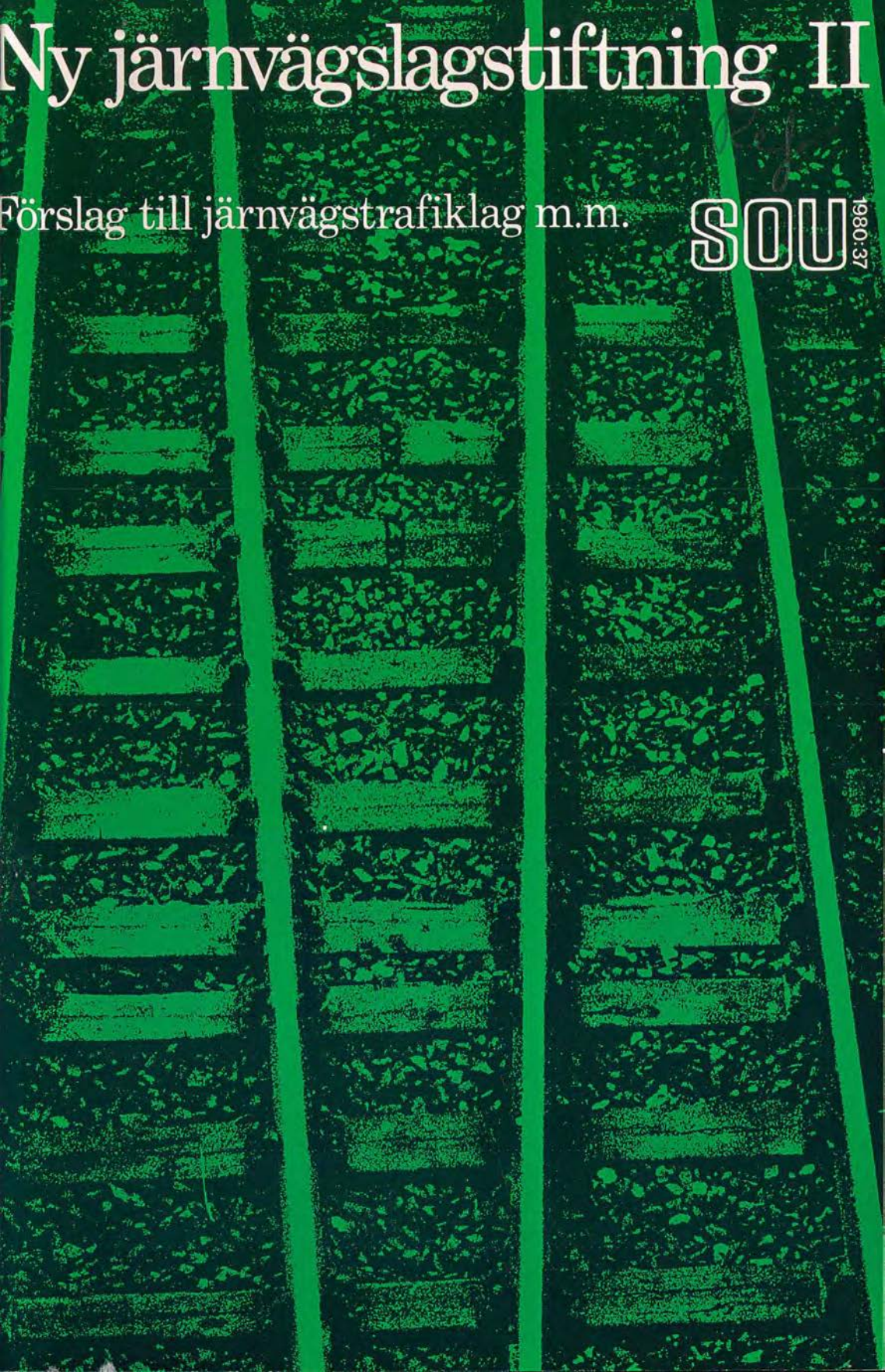
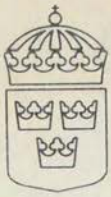
# Ny järnvägslagstiftning II

## Förslag till järnvägstrafiklag m.m.

SOU 1980:37





Statens offentliga utredningar
1980: 37
Justitiedepartementet

# Ny järnvägs-lagstiftning II

## Förslag till järnvägstrafiklag m. m.

Utredningen (Ju 1972: 04) angående ny lagstiftning om befordran med järnväg

Stockholm 1980

Omslag Håkan Lindström
Jernström Offsettryck AB

ISBN 91-38-05578-3
ISSN 0375-250X
Norstedts, Stockholm 1980

# Till Statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande förordnades hovrättsrådet Åke Weidstam den 5 juni 1972 att utarbeta förslag till ny lagstiftning om befordran med järnväg. Utredningsarbetet inriktades till en början på frågan om en svensk anslutning till den s. k. tilläggskonventionen till CIV om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas och frågan om en samtidig reformering av den interna lagstiftningen om spårtrafikföretags ansvarighet för skada som tillfogas resande. Dessa frågor behandlades i delbetänkandet "Ny järnvägslagstiftning I" (SOU 1974: 89), som avgavs den 16 oktober 1974. Betänkandet lades till grund för bl. a. lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande.

Sedan den första etappen av utredningsarbetet avslutats har detta främst avsett frågorna om en lagreglering av järnvägsbefordran av gods och inskrivet resgods och en reformering av reglerna för spårtrafikföretagens utomkontraktuella ansvarighet. Behandlingen av sistnämnda fråga har också berört förhållandet mellan ansvarigheten i spårtrafik och ansvarigheten i motorfordonstrafik. I formellt hänseende har arbetet syftat till att minska omfattningen av den järnvägsrättsliga regleringen och dess splittring på skilda författningar. Resultatet av utredningsarbetet under den andra etappen redovisas i betänkandet "Ny järnvägslagstiftning II", som nu avlämnas. Betänkandets huvudinnehåll utgörs av ett förslag till järnvägstrafiklag jämte motivering för detta. Vidare behandlas i betänkandet bl. a. frågan om spårtrafikföretags ansvarighet för skada till följd av dröjsmål vid personbefordran, men någon lagreglering av denna fråga föreslås inte.

I arbetet på det föreliggande betänkandet har som experter deltagit lagmannen Gunnar Torgils, hovrättslagmannen Birgitta Blom (till den 6 mars 1975), hovrättsassessorn Anders Iacobaeus (från den 7 mars 1975) och järnvägsdirektören Per Norelius (från den 3 november 1977). Som expert medverkade också byråchefen vid SJ Sven Leffler fram till sin bortgång den 2 november 1976.

Torgils, Iacobaeus och Norelius har anmält att de biträder de förslag som nu framläggs.

Stockholm den 30 september 1980.

*Åke Weidstam*

# Innehåll

*Förkortningar* . . . . . 13

*Litteratur* . . . . . 15

*Sammanfattning* . . . . . 17

*Summary* . . . . . 21

*Författningsförslag* . . . . . 25
1 Förslag till järnvägstrafiklag . . . . . 25
2 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410) . . . . 41
3 Förslag till förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m. . . 43

I Allmän motivering

1 *Den rättsliga regleringen av spårtrafiken* . . . . . 45
1.1 Gällande rätt . . . . . 45
1.1.1 Privaträttslig reglering . . . . . 45
1.1.2 Offentligrättslig reglering. . . . . 47
1.2 Normgivningskompetensen inom järnvägsrätten . . . . . 48
1.2.1 1809 års regeringsform . . . . . 48
1.2.2 1974 års regeringsform . . . . . 50

2 *Huvuddragen av utredningens förslag* . . . . . 57
2.1 Utredningens direktiv . . . . . 57
2.2 Nordiskt samarbete . . . . . 57
2.3 Utredningens förslag i formellt hänseende . . . . . 58
2.3.1 Förslagets omfattning . . . . . 58
2.3.2 Den föreslagna järnvägstrafiklagens disposition . . . 60
2.4 Några grundläggande frågor . . . . . 62
2.4.1 Begreppet ”järnväg” . . . . . 62
2.4.2 Järnvägsansvarets omfattning . . . . . 66
2.4.3 Begreppen ”drift” eller ”trafik” som beteckning på den ansvarsgrundande verksamheten . . . . . 67
2.4.4 Lagkonkurrens . . . . . 68

3 *Regleringen av personbefordran* . . . . . 73
3.1 Gällande rätt . . . . . 73
3.1.1 Lagregler . . . . . 73
3.1.2 Administrativa bestämmelser . . . . . 75
3.2 Utredningens allmänna överväganden . . . . . 76
3.3 Begreppet ”resande” . . . . . 78
3.4 Ansvarigheten för handresgods m. m. . . . . 79
3.5 Värdesäkring av ersättning för handresgods m. m. . . . . 81
3.6 Kanalisering av resandes skadeståndskrav . . . . . 82
3.7 Befordringsskyldighet m. m. . . . . 84

4 *Regleringen av godsbefordran* . . . . . 87
4.1 Gällande rätt . . . . . 87
4.1.1 Allmän lag . . . . . 87
4.1.2 Administrativa föreskrifter . . . . . 87
4.1.3 Huvuddragen av järnvägstrafikstadgans reglering av godsbefordran . . . . . 88
4.1.3.1 Tillämpningsområde . . . . . 88
4.1.3.2 Avtalsfrihetens omfattning . . . . . 89
4.1.3.3 Fraktsedel . . . . . 89
4.1.3.4 Undersökning av godset . . . . . 90
4.1.3.5 Järnvägens hävningsrätt . . . . . 91
4.1.3.6 Utlämning av gods . . . . . 91
4.1.3.7 Efterkrav . . . . . 92
4.1.3.8 Ändring av befordringsavtalet . . . . . 92
4.1.3.9 Befordringshinder . . . . . 94
4.1.3.10 Hinder för godsets utlämning och dröjsmål med dess avhämtning . . . . . 94
4.1.3.11 Järnvägens ansvarighet . . . . . 95
4.1.3.12 Flera järnvägars ansvarighet . . . . . 102
4.1.3.13 Avsändarens ansvarighet . . . . . 102
4.1.3.14 Järnvägens rätt att kvarhålla gods . . . . . 102
4.1.3.15 Befordringsskyldighet . . . . . 103
4.1.3.16 Ersättningsanspråk på annan grund än avtal . 103
4.1.3.17 Behörighet att framställa anspråk . . . . . 104
4.1.3.18 Framställande av anspråk . . . . . 104
4.1.3.19 Preskription . . . . . 105
4.1.3.20 Järnvägar som kan åläggas ersättningsskyldighet mot trafikant . . . . . 105
4.1.3.21 Skiljemannaförfarande . . . . . 106
4.1.3.22 Järnvägarnas inbördes rättigheter och skyldigheter . . . . . 107
4.1.4 Formulärrätt . . . . . 107
4.2 Utredningens allmänna överväganden . . . . . 108
4.2.1 Utredningsdirektiven . . . . . 108
4.2.2 Grunderna för utredningens förslag . . . . . 108
4.2.3 Utredningens förslag i huvuddrag . . . . . 110
4.2.3.1 Tillämpningsområde . . . . . 110
4.2.3.2 Avtalsfrihetens omfattning . . . . . 112

4.2.3.3 Fraktsedel . . . . . 114
4.2.3.4 Undersökning av godset . . . . . 116
4.2.3.5 Järnvägens hävningsrätt . . . . . 119
4.2.3.6 Utlämning av gods . . . . . 120
4.2.3.7 Efterkrav . . . . . 122
4.2.3.8 Ändring av befordringsavtalet . . . . . 122
4.2.3.9 Befordringshinder . . . . . 124
4.2.3.10 Hinder för godsets utlämning och dröjsmål med dess avhämtning . . . . . 124
4.2.3.11 Järnvägens ansvarighet . . . . . 126
4.2.3.12 Flera järnvägars ansvarighet . . . . . 130
4.2.3.13 Avsändarens ansvarighet . . . . . 130
4.2.3.14 Järnvägens rätt att kvarhålla gods . . . . . 132
4.2.3.15 Befordringsskyldighet . . . . . 132
4.2.3.16 Ersättningsanspråk på annan grund än avtal . . 132
4.2.3.17 Behörighet att framställa anspråk . . . . . 133
4.2.3.18 Framställande av anspråk . . . . . 133
4.2.3.19 Preskription . . . . . 134
4.2.3.20 Järnvägar som kan åläggas ersättningsskyldighet mot trafikant . . . . . 136
4.2.3.21 Skiljemannaförfarande . . . . . 137
4.2.3.22 Järnvägarnas inbördes rättigheter och skyldigheter . . . . . 138

5 *Regleringen av befordran av inskrivet resgods* . . . . . 139
5.1 Gällande rätt . . . . . 139
5.1.1 Författningsbestämmelser . . . . . 139
5.1.2 Huvuddragen av järnvägstrafikstadgans reglering av befordran av inskrivet resgods . . . . . 139
5.1.2.1 Tillämpningsområde m. m. . . . . 139
5.1.2.2 Resgodsbevis . . . . . 140
5.1.2.3 Förhindrande av otillåten befordran . . . . 141
5.1.2.4 Utlämning av inskrivet resgods . . . . . 141
5.1.2.5 Järnvägens ansvarighet . . . . . 142
5.1.2.6 Resandes ansvarighet . . . . . 143
5.1.2.7 Övrigt . . . . . 143
5.1.3 Formulärrätt . . . . . 144
5.2 Utredningens allmänna överväganden . . . . . 145
5.2.1 Utredningsdirektiven . . . . . 145
5.2.2 Utredningens förslag i huvuddrag . . . . . 145
5.2.2.1 Tillämpningsområde m. m. . . . . 145
5.2.2.2 Resgodsbevis . . . . . 147
5.2.2.3 Förhindrande av otillåten befordran . . . . 148
5.2.2.4 Utlämning av inskrivet resgods . . . . . 150
5.2.2.5 Järnvägens ansvarighet . . . . . 155
5.2.2.6 Resandes ansvarighet . . . . . 160
5.2.2.7 Övrigt . . . . . 161

6 *Regleringen av spårtrafikföretags utomobligatoriska ansvarighet* 165
6.1 Gällande rätt . . . . . 165
6.1.1 Ansvarighet enligt allmänna regler . . . . . 165
6.1.2 Särskild ansvarighet för spårdrift . . . . . 166
6.1.2.1 Ansvarighet för personskada . . . . . 166
6.1.2.2 Ansvarighet för sakskada i allmänhet . . . . 167
6.1.2.3 Ansvarighet för "gnistskada" . . . . . 168
6.1.2.4 Ansvarighet för skada på nötkreatur eller häst . 169
6.1.2.5 Ansvarighet för skada på ren. . . . . 169
6.1.3 Tillämpning i praktiken av det särskilda driftsansvaret. . 169
6.1.3.1 Ersättning för personskada . . . . . 169
6.1.3.2 Ersättning för sakskada i allmänhet . . . . 171
6.1.3.3 Ersättning för "gnistskada". . . . . 172
6.1.3.4 Ersättning för skada på nötkreatur eller häst . . 172
6.1.3.5 Ersättning för skada på ren . . . . . 172
6.2 Utredningens allmänna överväganden . . . . . 173
6.2.1 Utredningsdirektiven . . . . . 173
6.2.2 Huvuddragen av "bilansvaret" enligt trafikskadelagen . 173
6.2.2.1 Personskada. . . . . 173
6.2.2.2 Sakskada. . . . . 173
6.2.2.3 Trafikförsäkringsgivares återkravsrätt . . . 174
6.2.3 Grunderna för utredningens förslag . . . . . 174
6.2.3.1 Ersättning för personskada i allmänhet . . . 174
6.2.3.2 Ersättning för sakskada i allmänhet . . . . 179
6.2.3.3 Ersättning för "gnistskada". . . . . 180
6.2.3.4 Ersättning för skada på vissa djur . . . . . 180
6.2.3.5 Ersättning för skada vid kollision med motordrivet fordon . . . . . 182
6.2.4 Sammanfattning av utredningens förslag till nytt spårdriftsansvar . . . . . 186
6.2.5 Lagteknisk utformning av spårdriftsansvaret . . . . 187
6.2.6 Preskription. . . . . 188

7 *Ordning och säkerhet inom järnvägsområde* . . . . . 191
7.1 Gällande rätt . . . . . 191
7.2 Utredningens överväganden . . . . . 192

8 *Ansvarighet för skada till följd av dröjsmål vid personbefordran* . 195
8.1 Begreppet "dröjsmålsansvar" . . . . . 195
8.2 Olika typer av dröjsmålsskada . . . . . 195
8.3 Skadeståndslagen som grund för dröjsmålsansvar . . . . . 195
8.4 Allmänna kontraktsrättsliga regler som grund för dröjsmålsansvar . . . . . 196
8.5 Speciallagstiftning om järnvägs dröjsmålsansvar . . . . . 197
8.6 Avtalsreglering av dröjsmålsansvaret . . . . . 198
8.7 Metoder för att ändra nuvarande reglering av dröjsmålsansvaret . 199
8.8 Dröjsmålsansvar vid spårbunden befordran enligt främmande rätt . . . . . 200
8.9 Frivillig ersättning av dröjsmålsskada utomlands . . . . . 202

8.10 Frivillig ersättning av dröjsmålsskada enligt normer som tillämpas av SJ . . . . . 203
8.11 Dröjsmålsansvar vid personbefordran till sjöss . . . . . 203
8.12 Dröjsmålsansvar vid personbefordran med flyg . . . . . 204
8.13 Dröjsmålsansvar vid personbefordran på väg . . . . . 205
8.14 Behovet av lagreglerat dröjsmålsansvar i spårbunden passagerartrafik . . . . . 206
8.15 Grundläggande frågor vid lagreglering av dröjsmålsansvar . . . 209
8.15.1 Bestämning av begreppet dröjsmål . . . . . 209
8.15.2 Grunden för dröjsmålsansvar . . . . . 210
8.15.3 Bevisskyldigheten . . . . . 211
8.15.4 Försening som inte inträffat under den resandes befordran . . . . . 211
8.15.5 Ersättningsgill skada . . . . . 211
8.16 Utredningens lagtextmodell . . . . . 212

II Specialmotivering

1 *Förslaget till järnvägstrafiklag* . . . . . 215
1 KAP.
1 § . . . . . 215
2 § . . . . . 216
3 § . . . . . 216
4 § . . . . . 217
5 § . . . . . 217
6 § . . . . . 223
7 § . . . . . 225
8 § . . . . . 226
9 § . . . . . 227
10 § . . . . . 228
11 § . . . . . 231

2 KAP.
1 § . . . . . 231
2 § . . . . . 232
3 § . . . . . 232
4 § . . . . . 233
5 § . . . . . 234
6 § . . . . . 235
7 och 8 §§ . . . . . 235
9 § . . . . . 236
10—14 §§ . . . . . 236

3 KAP.
1 § . . . . . 236
2 § . . . . . 238
3 § . . . . . 239
4 § . . . . . 240

5 § . . . . . 241
6 § . . . . . 242
7 § . . . . . 243
8 § . . . . . 244
9 § . . . . . 245
10 § . . . . . 247
11 § . . . . . 249
12 § . . . . . 251
13 § . . . . . 252
14 § . . . . . 254
15 § . . . . . 256
16 § . . . . . 258
17 § . . . . . 259
18 § . . . . . 261
19 § . . . . . 262
20 § . . . . . 263
21 § . . . . . 265
22 § . . . . . 267
23 § . . . . . 269
24 § . . . . . 271
25 § . . . . . 276
26 § . . . . . 277
27 § . . . . . 278
28 § . . . . . 281
29 § . . . . . 281
30 § . . . . . 283
31 § . . . . . 285
32 § . . . . . 287
33 § . . . . . 287

4 KAP.

1 § . . . . . 288
2 § . . . . . 289
3 § . . . . . 290
4 § . . . . . 291
5 § . . . . . 293
6 § . . . . . 294
7 § . . . . . 295
8 § . . . . . 296
9 § . . . . . 298
10 § . . . . . 299
11 § . . . . . 300
12 § . . . . . 301
13 § . . . . . 303

5 KAP.

1 § . . . . . 304
2 § . . . . . 306
3 § . . . . . 307

6 KAP.
1 § . . . . . 309
2 § . . . . . 311
3 § . . . . . 311
4 § . . . . . 312
5 § . . . . . 313
6 § . . . . . 314

2 *Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)* . . . 317
10 a § . . . . . 317
11 § . . . . . 319
12 § . . . . . 320
20 § . . . . . 321

3 *Förslaget till förordning om järnvägs befordringskyldighet m. m.* . 325
1 § . . . . . 325
2 § . . . . . 325
3 § . . . . . 326
4 § . . . . . 326
5 § . . . . . 327
6 § . . . . . 327
7 § . . . . . 328

# Förkortningar

*Lagar*

| | |
|---|---|
| AvtL | Lagen (1915: 218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område |
| KöpL | Lagen (1905 nr 38 s. 1) om köp och byte av lös egendom |
| LuftfL | Luftfartslagen (1957: 297) |
| SjöL | Sjölagen (1891 nr 35 s. 1) |
| SkL | Skadeståndslagen (1972: 207) |
| Vägtransportlagen | Lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport |
| 1886 års lag | Lagen (1886 nr 7 s. 1) ang. ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift |
| 1975 års lag | Lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde |
| 1976 års lag | Lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande |

*Konventioner*

| | |
|---|---|
| CIM | Det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg |
| CIV | Det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods |
| CMR | Konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg |
| COTIF | Fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik |
| CVR | Konventionen den 1 mars 1973 om befordringsavtalet vid internationell befordran av resande och resgods på väg |
| Tilläggskonventionen | Tilläggskonventionen till CIV om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas, sluten i Bern den 26 februari 1966 |

*Övrigt*

| | |
|---|---|
| IATA | Den internationella sammanslutningen av flygfraktförare International Air Transport Association, Montreal |

| | |
|---|---|
| KO | Konsumentombudsmannen |
| NJA | Nytt Juridiskt Arkiv |
| OTIF | Den blivande mellanstatliga organisationen för den internationella järnvägstrafiken, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, Bern |
| SOU | Statens offentliga utredningar |

# Litteratur


| | |
|---|---|
| Bengtsson | Bengtsson, Bertil: Om ansvarsförsäkring i kontraktsförhållanden. Stockholm 1960 |
| Ekelöf | Ekelöf, P. O: Rättegång II, 5:e uppl. Stockholm 1977 |
| Flodin—Wikander | Flodin, John och Wikander, Hugo: Järnvägstrafikstadgan jämte viktigare författningar rörande järnvägsdriften. Stockholm 1933 |
| Grönfors/Tidsfaktorn | Grönfors, Kurt: Tidsfaktorn vid transportavtal. Kungsbacka 1974 |
| Grönfors/Trafik | Grönfors, Kurt: Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden. Uppsala 1952 |
| Grönfors/Transport | Grönfors, Kurt: Allmän transporträtt. 5:e uppl. Stockholm 1977 |
| Hellner | Hellner, Jan: Skadeståndsrätt. 3:e uppl. Uppsala 1976 |
| Herslow | Herslow, E: Om ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift enligt lagen den 12 Mars 1886. Nytt Juridiskt Arkiv II 1886 |
| Karlgren | Karlgren, Hjalmar: Internationell privat- och processrätt. 5:e uppl. Lund 1974 |
| Mutz | Mutz, Gerfried: Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr nach dem Zusatzübereinkommen zur CIV. Wien 1977 |
| Nánássy | von Nánássy, Bela: Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Wien 1956 |
| Nordenson | Nordenson, Ulf K: Trafikskadeersättning. Uddevalla 1977 |
| Promemoria | Promemoria med kommentarer till ett inom kommunikationsdepartementet utarbetat förslag till ny järnvägstrafikstadga. Stockholm februari 1966 |
| Thorson | Thorson, Jan: Varning för tåg! Kollisioner mellan väg- och järnvägsfordon. Bygdeå september 1976 |
| Veit | Veit, Rolf E: Das Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz. 3:e uppl. Wien 1973 |
| Wick | Wick, Josef: Das internationale Eisenbahnfrachtrecht. Wien 1974 |
| Winroth | Winroth, A: Strödda uppsatser. IV Om skadestånd. 2:a uppl. Upsala 1907 |
| Zeitschrift | Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, utgiven av centralbyrån för internationella järnvägstransporter, Bern |

# Sammanfattning

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 ersättningsskyldig 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 järnvägarna 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 trafikskadelag 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 ersättningsskyldighet 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 befordringsavtalets enskildheter i större utsträckning än för närvarande bör överlämnas åt avtalsparterna själva. Vad gäller de bärande elementen i befordringsavtalet, 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 tilllämpas 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 förra 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 objektivt 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 "spårsidan" 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 spårtrafikanters och motorfordonstrafikanters 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.

# Summary

After a serious rail accident at Sandsjö in 1864, it became clear that the ordinary rules on tort liability were not sufficient to deal with matters of compensation for personal injury, loss or damage caused as a result of rail operations. Awareness of this fact led eventually to the 1886 Railway Liability Act being passed. The fundamental principle underlying this Act is that a railway becomes liable for acts or omissions of its staff committed in the course of rail operations. However, except in certain cases, a railway is not liable for personal injury, loss or damage which is not the result of fault or negligence. Though the main parts of the 1886 Act are still applicable, it is apparent, almost a century later, that it is now out of date.

From a very early stage one of the aims of international cooperation on railway legislation was to lay down uniform rules on liability of the railway for personal injury sustained by a passenger in the course of international carriage. Such efforts led in due course to the conclusion of the "Additional Convention to the CIV". This Additional Convention came into force in 1973 and Sweden acceded to it in 1976. Consequently the rules concerning liability of the railway for damage caused as a result of rail operations to a passenger or property in his possession in the course of passenger transport were removed from the 1886 Act and are instead governed by an Act on the Liability of the Railway when carrying Passengers (1976 Act), which is applicable to both domestic and international passenger transport. Under this Act, the railway is liable in most cases on almost purely objective grounds.

Under a specific provision in the 1886 Act, this legislation did not apply to property accepted by the railway for carriage. There is still no legislation on the contractual relations between the railway and the person having handed over goods for carriage or as registered luggage. Different methods have been used over the years to determine the reciprocal rights and obligations of railway and user. At present the basic approach would seem to be that both are in principle free to conclude, on an equal footing, a contract determining their respective rights and obligations. However, the railway's capacity to influence the terms of this contract are limited in that it is barred, under administrative regulations, from contracting any terms that do not comply with the Government's directives. Such directives are now laid down in the 1966 Regulations on Carriage by Rail. The standard conditions applied by the railways (the "Standard Conditions for Carriage by Rail") correspond very closely to the rules laid down in these Regulations. It is fair to say that in practice the Regulations function, and are often regarded, as a set of rules directly governing contracts for the carriage of goods and registered luggage.

As mentioned above, the 1886 Railway Liability Act is now regarded as out of date. This view applies particularly to this Act's main provision regarding liability of the railway, which is considered to provide too little protection in case of personal injury, loss or damage. As already indicated, to be entitled to damages from the railway, a person who has sustained injury as a result of rail operations must generally show that the personal injury, loss or damage concerned was due to fault or negligence on the railway's part. Now that entitlement to damages has been significantly reinforced both by the 1976 Act with regard to damage sustained during rail carriage and by the 1975 Traffic Damage Act in respect of a person sustaining damage in connection with motor vehicle traffic, the time is considered ripe for a reform of railway liability as a whole. The present imbalance between liability for rail carriage and for motor vehicle traffic is one aspect that merits attention in this connection. Should personal injury, loss or damage be caused by a collision between a rail and a motor vehicle, the rail transport operator is liable for damage caused to the latter only if it is shown that this was caused by fault or negligence in the rail operations while the motor vehicle's insurance is required to pay traffic damages on purely objective grounds for any damage caused in respect of the rail vehicle.

The contract of carriage is in practice governed, as mentioned above, by the Regulations on Carriage by Rail and hardly any major criticism can be levelled against the substance of these rules. However, the system adopted for laying down the rules is clearly not entirely compatible with existing rules on legislative and regulatory competence. Admittedly the Government may be considered competent to give state-owned railways certain instructions as to how to formulate their contracts. However, it is debatable whether it has similar powers in respect of private rail transport operators or indeed whether it is competent to empower, or require, the railway to conclude contracts whereby, for instance, the liability of the user is increased in comparison with the ordinary rules of the Tort Liability Act. It is also doubtful whether the Government may issue, as was done in the Regulations on Carriage by Rail, rules that concern not only the formulation of the contract of carriage but directly regulate the railway's relationship with third parties. It would therefore be advisable to replace the present rules on contracts of carriage, which are based on the Regulations, by directly applicable legislative provisions.

When reforming railway liability as laid down in the 1886 Act and introducing legislation on contract of carriage, an effort should be made to give the formal aspects of railway law greater transparency by legislating in one and the same text not only on the above matters but also on certain others which are at present dealt with in a number of separate texts. The main purpose of this report is to propose comprehensive legislation of this kind on central issues relating to railways, undergrounds and tramways. The formula proposed by the report with regard to the relationship between the liability of these modes of transport and liability under the Traffic Damage Act will furthermore necessitate certain amendments to that Act. As mentioned above, the intention is that the provisions of the Regulations on Carriage by Rail concerning the contract of carriage should be replaced by legislative rules. However, the Regulations also contain a number of provisions on matters which obviously come within the Government's legislative and regulatory competence.

The report sets out the provisions concerned in a special draft text.

Accordingly the following draft texts are presented in the report:

i. Act on Carriage by Rail
ii. Act amending the Traffic Damage Act
iii. Decree concerning the Railway's Obligation of Carriage, etc.

The proposed legislation on carriage by rail contains provisions on the carriage of passengers, goods and registered luggage. The provisions concerning the carriage of passengers are substantially the same, with some minor changes, as those of the 1976 Act. The proposed provisions regarding carriage of goods are founded on the assumption that the parties to the contract of carriage will be given far greater freedom than at present to determine the details of that contract. However, as regards the basic terms of the contract, e.g. the railway's liability for loss or damage sustained by the goods during carriage, the proposed legislation contains compulsory provisions in the sense that they may not be derogated from to the detriment of the user. The scope of these provisions corresponds fairly closely to the corresponding rules that already apply to the carriage of goods by road and do not differ greatly in substance from the present rules. One change deserves mention, however, namely the proposal that the consignment note should cease to have the character of a document of title. In the case of carriage of registered luggage, again no major change is proposed as regards the substance of the legal relationship between passenger and railway.

In addition to the rules governing damages which have been taken over from the 1976 Act or concern carriage of goods or registered luggage the proposed provisions cover liability for personal injury or damage to property sustained by a third party as the result of operation of a railway, underground or tramway. The basic principle underlying these rules is that liability for damage caused by rail carriage shall—as in the case of motor vehicle traffic—generally be based on purely objective grounds. However, one of the distinctions between carriage by rail and motor vehicle traffic is that the former, unlike the latter, largely operates within an area which is carefully divided off from areas used for other kinds of traffic. The proposed legislation takes this factor into account in that the objective liability does not apply in the case of damage occurring in a part of a track area that is forbidden to the public, provided that the person sustaining injury or the damaged property were there without authorization. However, here again the proposed legislation increases the liability of the rail transport operator compared to the present situation since the injured party is considered, in such cases, to be entitled to damages from the operator not only if the damage has been caused by fault or negligence during rail operations but also if it occurred as the result of a defect in equipment essential to these operations. However, the rule regarding liability for fault or negligence or defective equipment within a restricted track area would seem, in certain cases, to reduce existing protection. In the event of damage to cattle, horses or reindeer, objective liability exists under the current rules. The proposed legislation provides for a special exemption retaining objective liability for these types of loss or damage.

A person sustaining personal injury, loss or damage as a result of collision or nearcollision between a rail and a motor vehicle that are both in operation may be entitled to compensation under either of the two systems applicable.

The question of the extent to which the respective systems of compensation are to be invoked then has to be considered. The solution suggested in the report is based on the principle that the liability on each side should be structured so as to allow recourse to either system of compensation in the event of any damage of this kind while at the same time reducing to a minimum situations where damage would be covered by both systems. In the light of a study of a large number of collisions between rail and motor vehicles, the Committee found that the most appropriate way of putting this principle into practice was to limit liability for the "rail" and "car" sides respectively for damage caused to each other to cases where the damage was due to fault or negligence or to defect in the means of transport. It can therefore be expected that increased recourse will be had by the "rail" and "car" sides to their "own" systems of compensation in respect of claims for damages and the proposed legislation reinforces this approach by a rule that rail users may not claim traffic damages for personal injury or certain forms of damage to property if compensation for such injury or damage can instead be obtained from the rail transport operator. However, should the operator have paid compensation for damage for which traffic damages could have been claimed irrespective of the above rules, there is no intention of preventing him from recovering such payments from the traffic insurance company.

In addition to the provisions governing contractual relations between the rail transport operator and users and the operator's non-contractual liability, the proposed legislation on carriage by rail contains a number of provisions on public order and safety within the track area. These provisions specify those parts of the railway track area which are accessible to the public without the railway's authorization. In this connection, they also deal with the railway's right to take action against persons having entered a track area to which access is forbidden or who are drunk, disorderly or place the safety of rail operations at risk. They also cover the railway's right to examine luggage or goods, seize property which a passenger is carrying in breach of the regulations in certain cases and, under certain circumstances, remove, dismantle or destroy dangerous goods.

As mentioned above, the Committee is in favour of ending the current imbalance between "rail" and "car" liability by basing the liability of each mode of transport with regard to the other solely on fault or negligence and technical defect. The proposed legislation on carriage by rail was drafted with this in mind. However, in order to correct this imbalance in the manner suggested, it would also be necessary to amend the Traffic Damage Act. In the relevant draft text, the Committee sets out the amendments required to this end along with minor adjustments to the Act which should be made in this connection.

The Committee's terms of reference did not include any substantive examination of the rules in the Regulations on Carriage by Rail which solely relate to public law. The question of the railway's obligation of carriage is of particular importance in this connection. It is therefore suggested that the text embodying the provisions to be decided on by the Government should be called the "Decree on the Railway's Obligation of Carriage, etc". It is also proposed that this Decree should contain, in addition to the said provisions on obligation of carriage, provisions regarding the form of consignment notes and, during an interim period, rules governing lost property.

# Författningsförslag

## 1 Förslag till Järnvägstrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

1 KAP.

**Allmänna bestämmelser**

1 § Denna lag är, om ej annat särskilt har angivits, tillämplig på järnvägstrafik 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 tågfärjelinje, om orten är belägen i Sverige och talan gäller skada som har inträffat i samband med trafik med svensk tågfärja 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 befordringsavtal 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 befordringsavtalet.

**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 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 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 befordringsavtalets 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 befordringsavtalet,

1. när godset har kommit till bestämmelsestationen eller till annan plats på vilken godset enligt befordringsavtalet 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 erlägga de belopp som han skall betala enligt befordringsavtalet.

**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.

Befordringshinder

**17 §** Visar det sig omöjligt att befordra godset till den plats där det skall utlämnas, skall järnvägen inhämta anvisning från avsändaren.

Kan godset befordras till den plats där det skall utlämnas endast om avvikelse görs från befordringsavtalet, skall järnvägen likaledes inhämta anvisning från avsändaren, om ej avvikelsen 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 befordrings- 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 uppdra 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, vården 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 befordringsavtalet 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 befordringsavtal 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 befordringsavgiften. 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 befordringsavtal, 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 personbefordringsavtalet 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 bestämmelsestationen 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 §.

*Ersättningens 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, gångfållor 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 tillstädes 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 befordringsavtalet.

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 omhänderta 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* | *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 *annan* person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i *10* §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet. | **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. | För sakskada — — — med detta. |
| **12 §** Trafikskadeersättning med — — — till dödsfallet. | **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.

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 *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.

**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

## 3 Förslag till Förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m.

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Om ej annat följer av lag eller annan författning, får järnväg ej vägra att mot avgift enligt tillämplig taxa i mån av utrymme befordra resande med persontåg vilka har upptagits i offentlig tidtabell.

2 § Järnvägen får vägra att befordra den som stör ordningen eller uppträder berusad eller så att han äventyrar eller kan befaras äventyra säkerheten i järnvägsdriften. Det samma gäller den som ej rättar sig efter tillsägelse som järnvägspersonal meddelar i tjänsten.

3 § Järnväg skall ange de tåg med vilka inskrivet resgods befordras och de platser från eller till vilka sådan befordran sker. I den omfattning som järnvägen sålunda har angett är den skyldig att åtaga sig befordran av inskrivet resgods. Vad som föreskrivs i 1 § om förutsättningarna för befordringsskyldighet har dock motsvarande tillämpning.

Järnväg är ej skyldig att till befordran som inskrivet resgods mottaga något 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 ej lämpar sig för befordran som inskrivet resgods.

4 § Järnväg är skyldig att åtaga sig befordran av gods på de linjer och under de förutsättningar i övrigt som regeringen anger i särskilda föreskrifter om villkor för ersättning av allmänna medel för driften av vissa järnvägslinjer.

5 § Har järnväg mottagit gods till befordran på flera järnvägar, får efterföljande järnväg ej utan synnerliga skäl vägra sin medverkan i befordringen enligt befordringsavtalet.

6 § Det ankommer på statens järnvägar att fastställa utformningen av fraktsedel enligt 3 kap. 3 § järnvägstrafiklagen (1981: 00).

7 § Den som i järnvägsfordon eller inom järnvägs område tar till vara kvarglömd eller förlorad egendom är skyldig att överlämna egendomen till järnvägen.

Föreskrifterna i 4 kap. 6 och 7 §§ järnvägstrafiklagen (1981: 00) om förfarandet med inskrivet resgods som ej har avhämtats har motsvarande tillämpning på egendom som har överlämnats till järnväg enligt första stycket.

---

Denna förordning träder i kraft den

# I Allmän motivering

## 1 Den rättsliga regleringen av spårtrafiken

### 1.1 Gällande rätt

#### 1.1.1 *Privaträttslig reglering*

Den privaträttsliga regleringen av spårtrafiken har huvudsakligen till ändamål att precisera vilka skyldigheter som trafikföretaget skall anses ådra sig mot enskilda rättssubjekt på grund av sin verksamhet att befordra passagerare eller gods. Det är härvid inte bara fråga om de skyldigheter som företaget har mot sina kunder utan också om dess skyldigheter mot personer som i annan egenskap lider person- eller sakskada till följd av spårdriften.

De bestämmelser som reglerar dessa skyldigheter är för närvarande spridda på en rad olika författningar. Vad beträffar personskada finns till en början regler i *lagen* (1976: 58) *om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande*. Tunnelbana och spårväg likställs i denna lag i allt väsentligt med järnväg. Lagen är emellertid tillämplig bara när resande kommer till skada medan han uppehåller sig i spårfordon eller stiger på eller av sådant fordon. Blir resande skadad i annat sammanhang eller kommer annan än resande till skada, gäller i fråga om järnvägs ansvarighet regler i *lagen* (1886 nr 7 s. 1) *angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift*. Enligt sin ordalydelse är emellertid denna lag tillämplig bara när det gäller sådan järnväg på vilken befordran verkställs med ångkraft. Skada som har uppkommit i elektrisk järnvägs drift faller således inte utan vidare under 1886 års järnvägsansvarighetslag, men reglerna i denna lag skall ändå tillämpas på sådana skador enligt *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*. Utan uttryckligt lagstöd har 1886 års lag i praxis tillämpats på järnvägsdrift med dieseldrivna tåg.

Också i fråga om sakskada är den rättsliga regleringen splittrad på olika författningar. Om skadan har uppkommit under befordran och avser egendom som resande bar på sig eller medförde som handresgods är 1976 års lag tillämplig. Har sådan egendom under andra förhållanden utsatts för skada eller har skada uppkommit på annan egendom, som järnvägen inte har omhändertagit för befordran, regleras järnvägens ansvarighet av 1886 års lag, i regel med tillämpning också av 1916 års lag. Vad slutligen angår egendom som järnvägen har hand om för befordran — dvs. gods och inskrivet resgods — är frå-

gan om ansvarigheten för skada reglerad i *järnvägstrafikstadgan* (1966: 202).

Järnvägstrafikstadgan är inte avsedd att direkt normera rättsförhållandet mellan parterna i de befordringsavtal som järnvägarna och deras kunder ingår. I stället är järnvägstrafikstadgans innehåll tänkt att utgöra anvisningar för hur järnvägarna skall utforma de avtalsvillkor som normalt skall erbjudas kunderna. Sådana villkor *(normalvillkor)* är varje järnväg skyldig att fastställa. Även om man således i allmänhet kan säga att den tillämpliga rättskällan är det på järnvägstrafikstadgan grundade avtalsinnehållet och inte järnvägstrafikstadgan som sådan, förekommer det dock regler i järnvägstrafikstadgan, vilka inte gärna kan påstås fungera bara på detta indirekta vis.[1]

Som nämnts innehåller 1976 års lag en uttrycklig föreskrift om att lagen i huvudsak är tillämplig också på befordran med tunnelbana och spårväg. Någon motsvarande föreskrift finns inte i 1886 års lag, men denna lag anses ändå kunna tillämpas även på de nämnda trafikmedlen. Däremot gäller inte järnvägstrafikstadgan för andra trafikföretag än järnvägar.

Om någon på annat sätt än som part i befordringsavtalet tillfogas skada till följd av järnvägsdrift här i landet, spelar det för bedömningen av järnvägens ansvarighet för skadan inte någon roll om skadan inträffar i samband med inrikes trafik eller i samband med trafik med utlandet. Detta gäller i huvudsak också i fråga om skada som tillfogas resande eller egendom som resande bär på sig eller för med sig som handresgods. I vissa hänseenden behandlas dock den resande enligt speciella regler, om befordringen utförs enligt internationell befordringshandling. Liksom praktiskt taget alla andra europeiska stater och vissa stater i Nordafrika och Orienten har nämligen Sverige förpliktat sig att på internationell passagerarbefordran tillämpa den s. k. *tilläggskonventionen om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas.*

Huvudinnehållet i tilläggskonventionen har införlivats med den svenska rättsordningen genom att återges i 1976 års lag. Detta har skett med tillämpning av den s. k. transformationsmetoden, vilket innebär att konventionsbestämmelserna med bibehållet sakligt innehåll avfattats på svenska och även i övrigt presenterats i enlighet med rådande bruk inom svensk lagstiftning. Eftersom reglerna för inrikes passagerarbefordran samtidigt anpassats till långtgående överensstämmelse med konventionsreglerna, är järnvägarnas ansvarighet gentemot de resande, som nämnts, i huvudsak den samma oavsett om befordringen är inrikes eller internationell.

För befordran av gods och inskrivet resgods till eller från utlandet gäller däremot i första hand andra regler än som tillämpas när motsvarande befordran utförs enbart inom landet. Godsbefordran mellan Sverige och ett drygt 30-tal främmande stater är underkastad ett *internationellt fördrag om godsbefordran med järnväg (CIM).* När det gäller sådan befordran kan interna svenska regler tillämpas bara på frågor som inte regleras av materiella bestämmelser i fördraget. På motsvarande sätt regleras i ett *internationellt fördrag om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV),* dels frågor om internationell befordran av inskrivet resgods, dels några andra spörsmål om internationell resandebefordran som ej har samband med personskada.

Gällande CIM och CIV, vilka fördrag båda slöts den 7 februari 1970, är de senaste av ett flertal järnvägsfördrag, som varit i kraft efter varandra och som går tillbaka till 1890 för godsbefordringarnas del och till 1924 vad beträffar befordran av resande och resgods. Till skillnad från den förutnämnda tilläggs-

[1] Se t. ex. 68 §, enligt vilken mottagare i visst fall är berättigad till skadestånd av järnvägen, fastän han inte har inträtt i fraktavtalet.

konventionen har CIM och CIV inte transformerats till svensk lag. I stället har dessa fördrag gjorts till svensk rätt med hjälp av den s. k. inkorporationsmetoden, vilket inneburit att Kungl. Maj:t genom särskild författning förklarat att fördragen, vilkas text är avfattad på franska, skall lända till efterrättelse i Sverige. Denna förklaring, som lämnats i *kungörelsen* (1974: 748) *om internationell järnvägstransport*, omfattar också sådan framtida ändring i fördragen som skall anses som antagen enligt fördraget. Vissa bestämmelser i CIM och CIV, nämligen om domsverkställighet och andra exekutiva åtgärder, har inte bara inkorporerats utan också genom transformation införts i *lagen* (1974: 744) *om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.* Denna lag har senare gjorts tillämplig också på dom som grundas på tilläggskonventionen. En i CIM, CIV och tilläggskonventionen upptagen bestämmelse om förbud mot att i rättegång på grund av internationellt befordringsavtal fordra att säkerhet ställs för betalning av rättegångskostnad har senast beaktats genom att i *lagen* (1980: 307) *om skyldighet för utländska kärande att ställa säkerhet för rättegångskostnader* har tagits upp en bestämmelse av innebörd att utländska medborgare och utländska juridiska personer är befriade från skyldighet att ställa säkerhet, i den mån det har avtalats i internationella överenskommelser, som är bindande för Sverige. I *tillkännagivande* (1980: 311) *om befrielse i vissa fall för utländska kärande att ställa säkerhet för rättegångskostnader, m. m.* har preciserats att sådan befrielse gäller för utländska rättssubjekt i rättegång med anledning av befördringsavtal som avses i något av de nyssnämnda fördragen.

### 1.1.2 *Offentligrättslig reglering*

Som framgår av det sagda föreligger en tämligen omfattande författningsreglering av järnvägs förpliktelser mot sådana rättssubjekt som på grund av befordringsavtal eller i utomobligatoriska förhållanden kommit i motpartsställning till järnvägen. Redan innan något sådant privaträttsligt partsförhållande uppkommer, är emellertid järnväg bunden av vissa förpliktelser gentemot samhället i dess helhet. Sålunda har järnvägarna ålagts trafikeringsplikt, dvs. skyldighet att även om trafiken är olönsam bedriva denna på alla de delar av nätet för vilka inte statsmakterna efter särskild prövning har medgivit att trafiken får läggas ned. Trafikeringsplikten kompletteras av befordringsplikten, vilken innebär att järnvägen inte får inskränka sig till att utföra de uppdrag den finner lämpligt att åtaga sig utan i princip är skyldig att ingå befordringsavtal med alla som så önskar. Befordringsplikt gäller i fråga om resande och inskrivet resgods. För att säkerställa ett reellt innehåll i befordringsplikten har denna kombinerats med skyldighet för järnvägarna att inte betinga sig högre befordringsavgifter än som enligt regeringens föreskrift fastställs i taxa. I fråga om gods gäller numera inte någon generell befordringsplikt. För att järnväg skall vara skyldig att åtaga sig godsbefordran krävs att regeringen i särskild ordning lämnat föreskrift härom som villkor för ersättning av statsmedel. I viss mening gäller dock fortfarande godsbefordringsplikt på hela järnvägsnätet. Om en järnväg mottagit gods för en befordran som förutsätter medverkan också av en annan järnväg, får nämligen denna järnväg inte utan synnerliga skäl vägra sin medverkan till att befordringsavtalet fullgörs.

Järnvägarnas trafikeringsplikt följer av villkor i olika koncessioner m. m. Däremot är befordringsplikten och med denna sammanhängande spörsmål reglerade i den förutnämnda *järnvägstrafikstadgan* (1966: 202). Denna innehåller också vissa andra bestämmelser av helt eller delvis offentligrättslig karaktär, t. ex. om rätt för järnvägen att undersöka gods eller inskrivet resgods och om förfarandet med hittegods som anträffas inom järnvägsområdet. Sist i stadgan återfinns en straffrättslig bestämmelse, enligt vilken böter skall ådömas den som utan vederbörligt tillstånd beträder sådan del av järnvägs område som ej är upplåten för allmänheten.

I den offentligrättsliga reglering som bör uppmärksammas i detta sammanhang ingår också *lagen* (1975: 89) *om ordning och säkerhet inom järnvägsområde*. Genom denna har järnvägstjänsteman i säkerhets- eller ordningstjänst fått vissa befogenheter att ingripa mot personer som är berusade eller som eljest stör ordningen eller äventyrar säkerheten i järnvägsdriften.

## 1.2 Normgivningskompetensen inom järnvägsrätten

### 1.2.1 *1809 års regeringsform*

Enligt 1809 års regeringsform krävdes för normgivning inom mera centrala rättsområden i allmänhet s. k. samfälld lagstiftning, dvs. att normerna gavs i en av konung och riksdag gemensamt beslutad lag. I denna ordning skulle enligt 87 § regeringsformen bl. a. "allmän civil- och kriminallag" stiftas. Föreskrifter rörande "rikets allmänna hushållning" eller om "grunderna för allmänna inrättningar av alla slag" kunde emellertid enligt 89 § regeringsformen beslutas av Kungl. Maj:t ensam. Med stöd av denna rätt till "ekonomisk och administrativ lagstiftning" kunde Kungl. Maj:t genomföra författningsreglering genom kungörelser, stadgor, reglementen m. m. Redan från början visade det sig emellertid vara svårt att dra gränsen mellan området för den ekonomiska och administrativa lagstiftningen och det område inom vilket normgivningen måste ske genom samfälld lagstiftning.

Uppbyggnaden av det svenska järnvägsnätet, vilken inleddes på 1850-talet, krävde självfallet synnerligen omfattande kapitalinsatser. Av bland annat detta skäl kom staten att från början ta mycket aktiv del i det nya trafikmedlets utveckling, dels genom att själv utöva järnvägstrafik, dels genom att samordna och kontrollera privata intressenters verksamhet i syfte att ordna den samlade järnvägstrafiken på ändamålsenligaste sätt. Såväl uppgiften att ge instruktioner för statens egen järnvägstrafik som uppgiften att sörja för järnvägskommunikationerna i stort låg uppenbarligen inom ramen för den kompetens som i 89 § 1809 års regeringsform tillagts Kungl. Maj:t. I enlighet härmed fastställde Kungl. Maj:t den 4 april 1862 trafikreglemente för trafiken på statens egna järnvägar. Trafikreglementet innebar formellt inte någon reglering av det privaträttsliga förhållandet mellan järnväg och trafikant. Bestämmande för detta förhållande ansågs villkoren i det ingångna befordringsavtalet vara. Eftersom järnvägen ålagts att inte betinga sig villkor i strid mot trafikreglementet, fick emellertid detta i realiteten samma funktion som en tvingande privaträttslig reglering. Denna reglering utsträcktes att omfatta järnvägsnätet i dess helhet genom att de trafikreglementen som fastställdes för enskilda järnvägar gjordes praktiskt taget likalydande med 1862 års reglemente.

Efter 1879 upphörde upprättandet av särskilt trafikreglemente för nytillkomna enskilda järnvägar. I stället förklarades att statens järnvägars trafikreglemente i tillämpliga delar skulle gälla också för de nya järnvägarna.

Systemet att via vederbörande järnvägs trafikreglemente reglera rättsförhållandet mellan järnvägen och dess brukare bibehölls till 1915. Då trädde en för alla järnvägar gemensam järnvägstrafikstadga (1914: 36) i kraft.[1] Denna innehöll en detaljerad reglering av järnvägstrafiken och upptog en lång rad bestämmelser som direkt normerade trafikanternas rättsställning i förhållande till järnvägen. Det synes emellertid inte ha förelegat någon tvekan om att också regelgivningen på detta privaträttsligt betonade område omfattades av Kungl. Maj:ts befogenhet till s. k. ekonomisk lagstiftning.

Frågan om lagstiftningskompetensen synes inte heller ha varit aktuell när 1914 års järnvägstrafikstadga den 1 januari 1926 efter Kungl. Maj:ts beslut ersattes av en ny järnvägstrafikstadga (1925: 348). Även denna framstår som en direkt normering av rättsförhållandet mellan järnvägen och dess kunder. I den nu gällande järnvägstrafikstadgan (1966: 202), också den tillkommen utan riksdagens medverkan, är emellertid bestämmelserna till väsentlig del formulerade som anvisningar till järnvägarna för utformningen av deras befordringsvillkor.

På 1860-talet aktualiserades frågan om rättslig reglering av järnvägs ansvarighet för skada som genom driften uppkom på person eller på egendom som järnvägen inte hade om hand för befordran. Också i fråga om personskada som uppkommit i kontraktsförhållande mellan järnväg och resande ansågs en sådan reglering kunna komma till stånd endast i den ordning som föreskrevs i 87 § 1809 års regeringsform. När denna reglering så småningom genomfördes, skedde det därför i allmän civillags form (1886 års lag).

När det första internationella fördraget om godsbefordran med järnväg hade trätt i kraft 1893, började en svensk anslutning till fördraget att övervägas. Vissa fördragsbestämmelser av processrättslig karaktär stod emellertid i strid med den gällande svenska lagstiftningen. För de lagändringar som sålunda behövdes för att möjliggöra svensk anslutning till fördraget krävdes självfallet riksdagens medverkan enligt 87 § 1809 års regeringsform. När Sverige 1907 anslöt sig till fördraget, upptogs därför de ovannämnda fördragsbestämmelserna i en av konung och riksdag gemensamt stiftad lag.[2] I övrigt deltog inte riksdagen i prövningen av de med en anslutning sammanhängande spörsmålen. Kungl. Maj:t utfärdade den 22 november 1907 en kungörelse, i vilken föreskrevs att den nyssnämnda lagen skulle träda i kraft den 1 december 1907, ”med hvilken dag ifrågavarande konvention blifver tillämplig å Sverige”. Sedermera publicerades fördragets franska originaltext jämte svensk översättning i Svensk författningssamling.[3]

År 1924 slöts ett nytt fördrag som ersättning för godsbefordringsfördraget samtidigt som det första fördraget om internationell befordran av resande och resgods tillkom. I samband med Sveriges tillträde till de båda fördragen tillämpades i stort sett samma teknik som använts 1907. Denna gång offentliggjordes emellertid texterna till fördragen, liksom texterna till vissa bilagor till fördragen, i publikationen Sveriges överenskommelser med främmande makter (1928 n:o 35—36).

Sedan 1924 års båda fördrag trätt i kraft, har det ämnesområde som de täckte fortlöpande varit fördragsreglerat. Nya fördrag har slutits 1933, 1952,

[1] Ang. ikraftträdandet se SFS 1914:194.

[2] Lag (1907 nr 114, s. 1) i anledning af Sveriges anslutning till den internationella godstrafikkonventionen.

[3] SFS 1908 nr 38, som utkom från trycket den 2 juni 1908.

1961 och 1970 och efterhand ersatt föregående fördrag. Vid samtliga dessa tillfällen har fördragen införlivats med den svenska rättsordningen på i princip samma sätt som tidigare. Riksdagen har således inte tagit ställning till fördragens innehåll i annan mån än att den godtagit vissa exekutiva bestämmelser och medverkat till att dessa fått giltighet som lag.[1] I övrigt har fördragen gjorts tillämpliga som svensk rätt genom att Kungl. Maj:t förklarat, att fördragen skall lända till efterrättelse i Sverige.[2] De texter som sålunda påbjudits för tillämpning har alltså varit fördragens på franska avfattade originaltexter. Dessa har jämte svensk översättning sedan 1928 publicerats i Sveriges överenskommelser med främmande makter.[3]

Till skillnad från de kungörelser som utfärdats med anledning av Sveriges tillträde till de tidigare fördragen föreskriver 1974 års kungörelse inte bara att fördragen i nu gällande lydelse skall tillämpas utan också att framtida på fördragsenligt sätt genomförda ändringar i fördragen skall lända till efterrättelse från den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget. Anledningen till valet av denna nya teknik att göra en ändrad fördragstext tillämplig i Sverige torde ha varit att det visat sig lätt kunna inträffa, att förordnande om en ändrings tillämplighet här i landet inte kom till stånd, förrän ändringen redan hunnit träda i kraft enligt fördraget.

### 1.2.2 *1974 års regeringsform*

Med utgången av 1974 upphörde 1809 års regeringsform att gälla. Genom den nya regeringsform som samtidigt trädde i kraft ändrades fördelningen av normgivningskompetensen mellan riksdag och regering. Lagstiftning genom samfällt beslut av konung och riksdag skall inte längre förekomma. Behörigheten att stifta lag tillkommer i stället riksdagen ensam. Föreskrifter om bl. a. enskildas inbördes förhållanden i ekonomiskt avseende — t. ex. föreskrifter om avtal — får meddelas endast genom lag, och det ankommer således numera på riksdagen ensam att besluta om sådana regler. Det samma gäller i fråga om sådana föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden. När det gäller sistnämnda typ av regler får riksdagen emellertid i viss omfattning delegera sin normgivningsmakt till regeringen. Detta är möjligt när det gäller bl. a. vissa offentligrättsliga föreskrifter om kommunikationer. I enlighet härmed har riksdagen bemyndigat regeringen att meddela offentligrättsliga föreskrifter om bl. a. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten.[4] Även utan riksdagens bemyndigande får regeringen genom förordning meddela vissa föreskrifter om förhållanden utanför det för riksdagens normgivningskompetens bestämda området, t. ex. föreskrifter av administrativ natur.

Frågan i vilken form författningsregleringen på det järnvägsrättsliga området bör ske enligt den nya regeringsformen har hittills aktualiserats endast i några enstaka fall. Vid Sveriges anslutning till tilläggskonventionen till CIV och den i samband därmed genomförda reformeringen av järnvägsansvaret vid befordran av resande var det utan vidare klart, att den erforderliga författningsregleringen måste ske i lag.[5] Att en senare företagen ändring i 1976 års lag inte kunde genomföras på annat sätt än genom lag är också uppenbart.[6] I samband med tillkomsten av 1976 års lag genomfördes genom förordning vissa

[1] Senast lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.

[2] Senast kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport.

[3] Senast SÖ 1974: 36—40.

[4] Se lag (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (med ändr. SFS 1977: 1121 och 1978: 233).

[5] Förutom 1976 års lag utfärdades lagar om ändring dels i 1886 års lag (1976: 59), dels i 1974 års lag om verkställighet av utländsk dom (1976: 60).

[6] Lag (1978: 138) om ändring i 1976 års lag.

ändringar i järnvägstrafikstadgan.[1] Samtidigt tillkom bl. a. en förordning (1976: 411) om järnvägs handläggning av vissa ersättningskrav m. m. Senare utökades kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport med en ny paragraf. I denna gavs bestämmelser om beräkningen av värdet av de guldmynt som i CIM och CIV används för att ange det högsta belopp med vilket ersättning i förekommande fall kan krävas av järnvägen. Införandet av den nya paragrafen i kungörelsen skedde genom lag.[2]

Inom vissa delar av det ämnesområde som utredningen har att behandla kan normgivningen inte genomföras på annat sätt än genom lag. Detta är uppenbarligen fallet när det gäller spårtrafikföretagens ansvarighet i utomkontraktuella förhållanden, en ansvarighet som varit lagreglerad sedan 1886. I 1886 års lag gjordes i fråga om personskada inte någon skillnad på ansvarighet i eller utom kontraktsförhållanden, varför också ansvaret mot resande fallit under lagreglering sedan 1886. Numera regleras detta ansvar, som utvidgats att omfatta också vissa sakskador, i 1976 års lag. Medan det är odiskutabelt att en ändring av innehållet i 1886 och 1976 års lagar inte kan ske annorledes än genom lag, kan det ifrågasättas om lagformen numera blivit nödvändig för en författningsreglering av de spörsmål som behandlas i järnvägstrafikstadgan. Därvid är det utan vidare klart att föreskrifter av offentligrättslig karaktär kan meddelas i förordning. I fråga om föreskrifter som tar sikte på partsförhållandet mellan järnväg och trafikant synes den nya regeringsformen inte lägga hinder i vägen för fortsatt användning av tekniken att regeringen fastlägger de principer efter vilka statens järnvägar skall utforma sina befordringsvillkor. Att regeringen har en motsvarande befogenhet i förhållande till enskilda järnvägar är däremot inte lika säkert. En sådan befogenhet skulle dock kunna tänkas vara förenad med befogenheten att lämna koncession för järnvägsdrift. Även om det generellt är möjligt att med hjälp av en av regeringen påbjuden formulärrätt normera förhållandet mellan de ursprungliga avtalsparterna (avsändaren och järnvägen), kan det synas som om denna metod skulle kunna medföra att den presumtive tredje parten i godsbefordringsavtalet (mottagaren) kan komma att sakna betryggande grund för den självständiga rätt som anses böra tillkomma honom.[3]

För utredningens arbete är det inte nödvändigt att gå närmare in på dessa frågor. Enligt utredningens direktiv bör också reglerna om befordran av gods och inskrivet resgods med järnväg tas upp i lag. Att normgivningsbefogenheten på detta område flyttas från regeringen till riksdagen medför inte några särskilda svårigheter när det gäller inrikes befordran.

Däremot aktualiseras i ett annat sammanhang frågan huruvida normgivningsmakten bör utövas av riksdagen eller av regeringen. Så blir fallet när det fördrag om internationell järnvägstrafik som slöts den 9 maj 1980 skall införlivas med den svenska rättsordningen. Därvid kommer sannolikt vissa svårigheter att uppstå. Utredningen anser sig böra fästa uppmärksamheten på dessa, även om det kan anses ligga något utanför utredningens uppdrag.

Enligt de gällande fördragen skall ombud för fördragsstaterna senast fem år efter det att fördragen har trätt i kraft sammankallas för revision av dessa. I enlighet härmed har en revisionskonferens hållits våren 1980, varvid beslutats att de nuvarande fördragen skall ersättas med nyss nämnda *fördrag om internationell järnvägstrafik*. Detta fördrag innehåller i huvudsak regler för verksamheten i ett nytt organ, ”Mellanstatliga organisationen för internationell

[1] Se SFS 1976: 409.

[2] Lag (1978: 139) om ändring i kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport.

[3] Jfr Grönfors/Transport s. 46.

järnvägstrafik (OTIF)".[1] Några materiella befordringsrättsliga regler finns inte upptagna i själva fördraget utan har fått sin plats i två bihang till fördraget. I bihang A har sålunda under beteckningen "Enhetliga rättsföreskrifter för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV)" sammanförts huvuddelen av de bestämmelser som nu återfinns i CIV och i tilläggskonventionen till CIV. På motsvarande sätt har i bihang B som "Enhetliga rättsföreskrifter för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM)" tagits upp bestämmelser som motsvarar huvudinnehållet i gällande CIM.

Alltsedan tillkomsten av det första järnvägsfördraget har gällt att det internationella regelsystemet med bestämda mellanrum skall tas upp till omprövning. Enligt det nya fördraget skall sådana periodiska revisioner inte längre äga rum. I stället får varje fördragsstat när som helst väcka förslag om ändring av fördraget. För att ett sådant förslag skall tas upp till saklig prövning, krävs dock att en tredjedel av fördragsstaterna medger det. Har medgivande sålunda lämnats, prövas ändringsförslaget av organisationens generalförsamling, vilken består av företrädare för varje fördragsstat. Generalförsamlingens beslut fattas med två tredjedels majoritet, om ändringen gäller själva fördraget, men med enkel majoritet om ändringen avser de enhetliga rättsföreskrifterna CIV eller CIM. Av generalförsamlingen beslutade ändringar anges i ett protokoll, som framläggs för undertecknande av fördragsstaternas företrädare. För att i protokollet upptagna ändringsbeslut skall bli gällande krävs ratifikation eller motsvarande godkännande. Sedan mer än två tredjedelar av fördragsstaterna ratificerat eller eljest behörigen godkänt generalförsamlingens beslut, träder beslutade ändringar i kraft efter utgången av en av generalförsamlingen fastställd frist. I förhållande till fördragsstat som inte senast en månad före ändringens ikraftträdande godkänt ändringen upphör de enhetliga rättsföreskrifterna att gälla samtidigt som ändringen träder i kraft. Detta blir dock inte fallet, om staten ger tillkänna att den, trots att formellt godkännande uteblivit, ändå kommer att tillämpa den ändrade texten.

Vissa ändringar i de enhetliga rättsföreskrifterna CIV och CIM avses emellertid kunna beslutas av ett särskilt revisionsutskott, likaledes bestående av företrädare för varje fördragsstat. På motsvarande sätt avses ett av fördragsstaternas företrädare sammansatt fackutskott bli behörigt att besluta ändringar i det reglemente för internationell järnvägsbefordran av farligt gods (RID), som utgör en bilaga till CIM. När revisionsutskottet eller fackutskottet fattat ett ändringsbeslut, skall varje fördragsstat tillställas meddelande härom. Fördragsstat som inte önskar att ändringen genomförs har att ge detta till känna inom fyra månader från den dag då meddelande om ändringsbeslutet mottogs. Har inte minst en tredjedel av fördragsstaterna sålunda avvisat ändringsbeslutet, träder detta automatiskt i kraft första dagen i tolfte månaden efter den månad under vilken meddelandet om ändringsbeslutet lämnats.

Denna ordning innebär, att en fördragsstat skulle kunna bli bunden av en ändring som staten finner oacceptabel. Inte ens genom att säga upp fördraget skulle staten helt kunna undgå denna bundenhet, eftersom en uppsägning får verkan först med utgången av året efter det år under vilket uppsägningen sker, medan ett ändringsbeslut kan träda i kraft mindre än ett år efter det att det fattats. För att ingen fördragsstat skall riskera att hamna i en sådan tvångssituation har emellertid en "säkerhetsventil" skapats i form av ett särskilt undan-

[1] OTIF = Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.

tag från regeln om den tidpunkt då ett ändringsbeslut normalt skall träda i kraft. Om en stat, som inom den föreskrivna fyramånadersfristen förklarat sig motsätta sig ett fattat ändringsbeslut, säger upp fördraget senast två månader före den normala tidpunkten för beslutets ikraftträdande, uppskjuts nämligen ikraftträdandet till dess att uppsägningen blivit verksam.

Revisionsutskottets behörighet att besluta ändringar i CIM kommer att omfatta ett tämligen stort antal föreskrifter, däribland dem som angår hur befordringsavtal kommer till stånd, fraktsedelns bevisvärde, förutsättningar för att förkommet gods skall kunna betraktas som förlorat samt förfarandet om det sedermera kommer tillrätta, skadeersättningens storlek vid deklaration av leveransintresse och förfarandet när anspråk mot järnvägen framställs utom rätta.

Genom beslut av revisionsutskottet skall också ändringar kunna komma till stånd i de som bilagor till CIM fogade reglementena om internationell befordran av privatvagnar (RIP), av containrar (RICo) och av expressgods (RIEx).

Vad beträffar CIV får revisionsutskottet behörighet att besluta bl. a. ändringar i föreskrifter som angår förfarandet då resande visar sig inte inneha giltig biljett, resandes rätt till fortsatt befordran när tåganslutning uteblivit eller tåg inställts, järnvägens skyldighet att utfärda resgodsbevis samt dettas innehåll och utformning och förfarandet vid utlämning av inskrivet resgods.

Av de bestämmelser som för närvarande finns i tilläggskonventionen till CIV och som framdeles kommer att ingå i de enhetliga rättsföreskrifterna CIV kommer endast föreskrifterna om förfarandet när anspråk mot järnväg framställs utom rätta att hänföras under revisionsutskottets kompetens.

I fråga om både CIV och CIM får revisionsutskottet fatta beslut om höjning av de belopp som i vissa fall anger maximum för järnvägens ersättningsskyldighet.

Möjligheten att ändra fördragsinnehållet genom beslut av utskott föreligger redan enligt gällande fördrag. Det nya fördraget kommer i fråga om förfarandet vid sådan ändring endast att innebära den avvikelsen från gällande ordning att ett ”veto” mot ändringen måste stödjas av en tredjedel av fördragsstaterna i stället för som nu av fem fördragsstater för att ändringsbeslutet skall göras om intet. Tidsfristen innan en antagen ändring träder i kraft är emellertid i det nu beslutade fördraget förlängd från i princip åtta månader till ca ett år. Den tidpunkt då en stat senast får avge sitt ”veto”, dvs. fyra månader från det staten fick underrättelse om ändringsbeslutet, är den samma i det nya fördraget som i de gällande.

Det snabba sättet att genomföra fördragsändringar har hittills inte medfört svårare komplikationer. Det har dock inträffat att regeringen inte hunnit att förordna om tillämpning i Sverige av en ändrad fördragsbestämmelse, förrän denna redan en tid varit i kraft enligt fördraget. För att undvika risken för sådana malörer infördes i kungörelsen 1974: 748 föreskriften att sådan framtida ändring som skall anses antagen enligt CIM eller CIV skall lända till efterrättelse i Sverige från den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget. Det torde emellertid inte stå i god överensstämmelse med grundlagen att regeringen på detta sätt påbjuder tillämpning i Sverige av viss föreskrift, vars sakliga innehåll ännu är okänt. Förlängningen från åtta till tolv månader av tidsfris-

ten för ikraftträdandet skulle i och för sig ha bidragit till att förbättra den antydda situationen.

Under det nya fördragets giltighetstid kommer emellertid systemet med den förenklade fördragsrevisionen att orsaka större svårigheter när det gäller att på ett grundlagsenligt sätt göra en fördragsändring tillämplig i Sverige. Dessa svårigheter beror på den ändrade kompetensfördelning mellan riksdag och regering som införts genom 1974 års regeringsform och som innebär att beslut som krävs för att beslutade fördragsändringar skall bli tillämpliga i Sverige i stor utsträckning inte kan fattas av något annat organ än riksdagen.

Ett åskådligt exempel på fördragsändringar som inte kan få genomslag i svensk rätt utan beslut av riksdagen är ändringar i de delar av de enhetliga rättsföreskrifterna CIV som motsvarar den nuvarande tilläggskonventionen till CIV. Innehållet i tilläggskonventionen är i den svenska rättsordningen som bekant återgivet i 1976 års lag. Regler som formellt har formen av lag kan inte ändras i annan ordning än genom riksdagsbeslut, oavsett vilken materiell innebörd ändringen har. Om en fördragsändring som beslutats enligt det förenklade ändringsförfarandet berör innehållet i 1976 års lag, synes således riksdagen ensam vara kompetent att besluta i frågan. Detta torde gälla också den prövning som avser avgörandet om Sverige skall motsätta sig eller godtaga ändringsbeslutet. Eftersom detta avgörande måste träffas inom fyra månader från det att Sverige underrättats om ändringsbeslutet, är risken uppenbarligen stor att den avsedda prövningen över huvud taget inte kan komma till stånd.

I det angivna fallet är dock svårigheterna mera av principiell än av praktisk natur. Som nämnts ovan blir det förenklade ändringsförfarandet inte tillämpligt i fråga om andra i 1976 års lag reglerade ämnen än förfarandet när anspråk framställs i utomprocessuell ordning. De ämnen som regleras i lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag ligger också utanför tillämpningsområdet för det förenklade ändringsförfarandet. Vad gäller den del av den svenska järnvägsrätten inom vilken regleringen av internationell befordran redan skett genom lag kan således de svårigheter som det förenklade ändringsförfarandet orsakar sägas vara väl synliga men praktiskt obetydliga.

Huvuddelen av CIM med bilagor och CIV motsvaras i den svenska rättsordningen för närvarande inte av lagstiftning. Vid fördragsändringar som gäller denna materia gör således inte redan den nuvarande normgivningens form riksdagens medverkan nödvändig. Emellertid måste den reglering som nu är i fråga i väsentliga delar anses i sak innebära en sådan normering av enskildas ekonomiska förhållanden inbördes som enligt regeringsformen inte kan ske i annan form än genom lag. Denna uppfattning ligger i alla händelser till grund för utredningens uppdrag att utarbeta förslag till lagregler om inrikes järnvägsbefordran. Det låter säga sig att Sverige vad gäller här avsedda delar av fördraget skulle uppfylla sina fördragsförpliktelser, om regeringen i förordning ålägger de svenska järnvägarna att i internationell trafik tillämpa endast sådana befordringsvillkor som överensstämmer med fördraget. Enligt utredningens mening är emellertid en sådan konstruktion inte helt igenom hållbar. Det skulle föra för långt att i detta sammanhang fullständigt utveckla skälen härför. Utredningen vill emellertid med några konkreta exempel belysa innebörden av sin nyss uttalade mening.

Enligt CIM får avsändaren inte förfoga över godset under befordringen

utan att visa upp fraktsedelsdubbletten. Detta gör att fraktsedelsdubbletten i enlighet med köprättsliga regler av avsändaren kan användas för att kräva "betalning mot dokument". En köpare som i fraktsedeln angivits som mottagare av godset blir skyldig att betala köpeskillingen redan när fraktsedelsdubbletten överlämnas till honom. Mottagare som sålunda betalt godset innan han fått det i besittning bör självfallet vara skyddad mot att avsändaren under återstoden av befordringen förfogar över godset till förfång för mottagaren. Något förfogande från avsändarens sida sedan denne överlämnat fraktsedelsdubbletten till mottagaren kan emellertid komma till stånd bara om järnvägen underlåter att kräva fraktsedelsdubblettens uppvisande. Om järnvägen låter avsändaren förfoga över godset utan att fraktsedelsdubbletten företes, blir järnvägen enligt CIM art. 21 § 2 andra stycket ansvarig för den skada som därigenom tillfogas mottagare som förvärvat dubbletten av avsändaren.[1] Denna bestämmelse har uppenbarligen till ändamål att trygga den uppgivne mottagaren mot den risk som den köprättsliga lagstiftningen lägger på honom genom att göra honom skyldig att betala köpeskillingen innan han har fått det köpta godset i sin besittning. Om bestämmelsens innehåll bara kommer till uttryck i ett mellan parterna i befordringsavtalet överenskommet villkor, är det enligt utredningens uppfattning svårt att se hur en presumtiv mottagare, som genom avtalsparternas handlande utestängs från möjligheten att inträda i avtalet, skall kunna grunda några rättigheter på dettas innehåll. Ett ersättningskrav från mottagarens sida kan i detta fall knappast stödjas på något annat än en av samhället tillhandahållen norm, och det synes vara en i litteraturen allmänt företrädd uppfattning att den aktuella bestämmelsen i CIM representerar en sådan norm.[2] För att den presumtive mottagaren i angivna fall skall få en under alla förhållanden åberopbar rätt till ersättning av järnvägen torde det fordras att bestämmelser härom ges i lag.

I gällande CIV återfinns i art. 11 § 5 andra stycket bestämmelser om resandes ansvarighet för skada som orsakas av föremål eller levande djur som den resande medför i personvagn. Enligt dessa bestämmelser är den resande ansvarig för all skada som orsakas av nämnda egendom, om han inte visar att skadan beror av fel eller försummelse från järnvägens sida. Efter förslag från bl. a. svensk sida kommer denna ansvarighet att mildras väsentligt.[3] Också enligt de nya bestämmelserna blir emellertid den resandes ansvarighet strängare än den ansvarighet som en järnvägspassagerare har enligt intern svensk lag. Man måste fråga sig om regeringen verkligen har befogenhet att ålägga järnvägarna att betinga sig villkor som innebär att järnvägspassagerare i internationell trafik avtalsvägen påtar sig en ansvarighet som går utöver passagerares vanliga ansvarighet. Särskilt märkligt ter det sig om enskild järnväg på grundval av koncessionstvånget skulle kunna åläggas att betinga sig villkor som försätter de resande i en sämre situation än de skulle ha haft om villkoret inte hade uppställts. Det förefaller utredningen som om en med fördraget överensstämmande reglering inte heller på denna punkt skulle kunna åstadkommas annorledes än genom lagstiftning.

Om fördragets tillämpning i Sverige skulle byggas enbart på formulärrättslig grund, dvs. på att de av järnvägarna erbjudna avtalsvillkoren återger fördragets innehåll, uppkommer helt allmänt frågan hur fördragsförpliktelserna skall kunna iakttagas för den händelse visst villkor skulle befinnas vara oskäligt vid prövning enligt avtalsvillkorslagen.

[1] En liknande regel finns i de enhetliga rättsföreskrifterna CIM art. 30 § 3.

[2] Se t. ex. Nánássy s. 413 och där angivna litteraturhänvisningar. Nánássy anför i detta sammanhang bl. a.: Der Anspruch eines solchen Empfängers kann nicht auf den Frachtvertrag gegründet sein, da eine ausserhalb des Frachtvertrags stehende Person offensichtlich auf Grund des Vertrags keine Ansprüche stellen kann. Die Grundlage des Anspruchs ist eben durch die Gesetzesbestimmung gegeben (obligatio ex lege).

[3] I de enhetliga rättsföreskrifterna CIV är dessa bestämmelser upptagna i art. 15 § 6.

Åtskilligt tycks således tala för att fördragsinnehållet, åtminstone i vissa delar, inte kan göras tillämpligt i Sverige på annat sätt än genom lagstiftning. Också ändring i berörda delar av fördraget måste då i Sverige behandlas lagstiftningsvägen, även om ändringen sker genom det förenklade förfarandet. De nyss nämnda bestämmelserna om skadeståndsskyldighet mot presumtiv mottagare och om resandes ansvarighet för skada som orsakas av hans handresgods, vilka bestämmelser för närvarande är underkastade det förenklade ändringsförfarandet, har visserligen på yrkande av bl. a. Sverige undantagits från tillämpningsområdet för detta förfarande. Som tidigare anförts är emellertid det förenklade ändringsförfarandet tillämpligt på en del andra spörsmål, vilkas reglering faller inom lagområdet. Prövning av ändringsbeslut måste, som nämnts, i sådana fall komma till stånd inom en fyramånadersfrist.

Utredningen vill mot bakgrund av det sagda understryka, att riksdagsbehandling knappast kan undvaras, vare sig i samband med Sveriges tillträde till det nya fördraget eller i samband med att kommande ändringar i detta skall göras tillämpliga i Sverige. Några svårigheter att genomföra riksdagsbehandlingen torde inte behöva befaras i andra fall än då fördraget ändras enligt det förenklade ändringsförfarandet. Tidsramarna för detta förfarande har gjorts så korta att en behandling i fördragsstaternas parlament ofta är utesluten. Detta har skett fullt avsiktligt, eftersom det ansetts nödvändigt att tämligen snabbt kunna anpassa enskildheter i fördraget till ändrade yttre förhållanden. En sådan anpassning torde dock knappast kunna åstadkommas utan att varje fördragsstat i någon mån ger avkall på sin rätt att exklusivt bestämma vilka regler den vill tillämpa. För Sveriges del har detta redan skett genom den i kungörelsen 1974: 748 intagna föreskriften att framtida fördragsändring skall lända till efterrättelse från den dag då den träder i kraft enligt fördraget. Som nämnts torde emellertid regeringen sakna befogenhet att påbjuda tillämpning av föreskrift, vars innehåll ännu inte är känt. I princip har däremot riksdagen enligt regeringsformen 10 kap. 5 § en sådan befogenhet. Det tillkommer inte utredningen att pröva om detta lagrum formellt är tillämpligt på den situation som det här är fråga om. Utredningen är dock övertygad om att det nya fördragets tillämpning i Sverige inte kan säkerställas på annat sätt än genom att utnyttja eller skapa möjligheten att i förväg förklara sådan ändring vara tillämplig som kommer att antas enligt det förenklade ändringsförfarandet. Inom ramen för ett beslut om automatisk tillämpbarhet av fördragsenligt antagna ändringar torde riksdagen kunna uppdra åt regeringen att verkställa den prövning som skall äga rum inom fyramånadersfristen.

# 2 Huvuddragen av utredningens förslag

## 2.1 Utredningens direktiv

Enligt utredningens direktiv aktualiseras — sedan de i betänkandet SOU 1974: 89 behandlade frågorna fått sin lösning — i huvudsak tre spörsmål. För det första bör det "övervägas att helt ersätta 1886 års lag med ny lagstiftning om järnvägs ansvar för person- och sakskada". Därvid bör "beaktas att frågan om skadeståndsansvar gentemot utomstående tredje man eller gentemot den som är anställd hos trafikföretaget lämpligen bör lösas i ett sammanhang för bil- och järnvägstrafiken efter såvitt möjligt enhetliga riktlinjer". För det andra bör — närmast av statsrättsliga skäl — "reglerna om befordran av gods och inskrivet resgods med järnväg tas upp i lag". I detta sammanhang kan också "en viss samordning av reglerna för landsvägsbefordran och järnvägsbefordran" bli aktuell, varjämte det kan visa sig ändamålsenligt att "i en särskild lag om järnvägsbefordran" sammanföra ifrågavarande lagregler med lagreglerna om järnvägsbefordran av resande och deras personliga tillhörigheter. För det tredje bör de "föreskrifter av offentligrättslig natur som erfordras" tas upp i en författning av administrativ karaktär.

Utredningen bör enligt direktiven samråda med motsvarande utredningsorgan i Danmark, Finland och Norge.

## 2.2 Nordiskt samarbete

Under den del av utredningens arbete som utmynnade i tillkomsten av 1976 års lag samverkade utredningen, bl. a. genom muntliga överläggningar, med de kommittéer som tillsatts i Danmark, Finland och Norge för översyn av vissa järnvägsrättsliga frågor.

Den norska kommittén framlade i november 1975 ett betänkande om spårtrafikföretags ansvarighet vid personbefordran. Betänkandet ledde till utfärdandet av *Lov om jernbaneansvar overfor reisende (jernbaneansvarslova)*, vilken trädde i kraft den 1 september 1977.

Denna lag skiljer sig från motsvarande svenska lag framför allt genom att den är tillämplig bara på inrikes befordran. Till sitt innehåll i övrigt visar den emellertid en långtgående överensstämmelse med 1976 års lag. I och med att ovannämnda betänkande avgivits, hade den norska kommittén avslutat sitt uppdrag. En ny kommitté tillsattes emellertid i Norge i juli 1977. Denna kommitté har till uppgift att pröva ett av Norges Statsbaner framlagt förslag till befordringsvillkor vid godstransport. Kommittén skall vidare presentera motiv

till befordringsvillkoren samt pröva behovet av en lagreglering av godsbefordran med järnväg och eventuellt framlägga förslag till lagregler.

I Danmark har *udvalget vedrørende revision af lov om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift* fortsatt och numera avslutat sin verksamhet. Den danska kommitténs uppdrag omfattade inte bara frågan om järnvägs ansvarighet gentemot sina resande utan också frågan om ansvarigheten för person- eller sakskada som genom järnvägsdriften tillfogas utomstående. Kommittén kom emellertid till slutsatsen att det för närvarande inte finns något behov av en genomgripande revision av 1921 års järnvägsskadelag och inskränkte sig därför till att föreslå att dittills gällande regler om begränsning av ersättningen för personskada skulle upphävas och maximiersättningen för förlust av handresgods höjas. Detta beslut är betingat av uppfattningen att behandlingen av huvudfrågorna om grunderna för ansvarighet m. m. bör anstå i avvaktan på dels resultatet av pågående revision av ansvarssystemet i "Færdselloven" och införandet av en allmän skadeståndslag, dels utvecklingen i övriga nordiska länder. I kommitténs uppdrag ingick inte att överväga regleringen av befordran av gods och inskrivet resgods. Nya regler om bl. a. sådan befordran har, på grundval av förslag av ett annat utredningsorgan, upptagits i *Lov om DSB*, vilken från den 1 juli 1977 har ersatt den tidigare Statsbaneloven av år 1968. De av kommittén föreslagna ändringarna i 1921 års järnvägsskadelag har — jämte en annan ändring i lagen — genomförts i april 1980.[1]

I Finland infördes den 1 januari 1976 *Förordning om befordran med järnväg*, vilken omspänner i stort sett samma ämnesområden som den svenska järnvägstrafikstadgan. Efter tillkomsten av denna förordning har den fortsatta reformeringen av järnvägsrätten inte ansetts vara särskilt brådskande. På grund härav har arbetet på en planerad lag om järnvägsdrift — till omfattningen ungefär motsvarande det svenska förslaget till järnvägstrafiklag — under de senaste åren legat nere.

Förberedelserna i de nordiska länderna för lagstiftning på järnvägsrättens område har, som framgår av det sagda, tagit sikte på sinsemellan tämligen olikartade mål och inte heller tidsmässigt varit samordnade. Ett fastare nordiskt samarbete har därför inte varit möjligt att vidmakthålla under den andra etappen av den svenska utredningens arbete. Utredningen har dock haft ett fortgående utbyte av synpunkter med framför allt den danska kommittén. Genom tillmötesgående från DSB:s sida har utredningen bl. a. fått tillgång till värdefullt statistiskt material om järnvägsskador i Danmark.

## 2.3 Utredningens förslag i formellt hänseende

### 2.3.1 *Förslagets omfattning*

Som framgått av redogörelsen under 1.1 är den järnvägsrättsliga lagstiftningen för närvarande splittrad på ett flertal författningar. I direktiven har förutsatts att det skall visa sig lämpligt att i en särskild lag om järnvägsbefordran samla de civilrättsliga reglerna om järnvägsbefordran av resande och deras personliga tillhörigheter, av gods och av inskrivet resgods. En sammanföring av de järnvägsrättsliga lagbestämmelserna är också enligt utredningens mening önskvärd, och utredningen vill i detta avseende gå ett steg längre än direktiven förutsätter. Också reglerna om järnvägarnas utomobligatoriska an-

[1] Lov nr 129 af 9. april 1980.

svarighet kan nämligen enligt utredningens uppfattning med fördel behandlas inom ramen för en samlad lagstiftning om järnvägstrafik. I en sådan lagstiftning synes också de föreskrifter höra hemma som nu återfinns i lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde.

I direktiven förutsätts att det vid sidan av denna lagstiftning bör finnas en författning av administrativ karaktär, innehållande behövliga föreskrifter av offentligrättslig natur. Enligt vad utredningen kunnat finna innebär det emellertid betydande svårigheter att göra en strikt uppdelning av det järnvägsrättsliga stoffet på en privaträttslig och en offentligrättslig regelsamling. Till grund för en viss reglering ligger nämligen inte sällan hänsyn av både privaträttslig och offentligrättslig natur. Ett exempel härpå utgör reglerna om järnvägens rätt att undersöka gods eller resgods. Denna rätt är i viss utsträckning motiverad av hänsynen till allmän säkerhet. I viss — delvis sammanfallande — utsträckning motiveras den emellertid av järnvägens mera kommersiellt betonade intresse av att kunna kontrollera att dess befordringsåtagande vilar på riktiga förutsättningar och ej kommer att leda till skada på järnvägens egen materiel eller till skadeståndsskyldighet för järnvägen för skada på annans egendom. När som i detta fall de privaträttsliga och offentligrättsliga elementen i en reglering inte utan vidare kan skiljas åt, bör enligt utredningens mening regleringen i sin helhet genomföras inom den föreslagna lagens ram.

Om så sker synes innehållet i den förordning som behövs som komplement till lagstiftningen kunna i huvudsak begränsas till en enda fråga, nämligen järnvägs befordringsplikt. När det gäller denna fråga kan det civilrättsliga elementet, dvs. spörsmålet om järnvägens skyldighet att ersätta skada som den enskilde lidit till följd av att järnvägen åsidosatt sin befordringsplikt, lätt skiljas ut för behandling i lag.[1] Utöver den offentligrättsliga sidan av befordringsplikten återstår främst ett ämne att reglera, nämligen förfarandet med hittegods som anträffats inom järnvägs område.[2] Enligt vad utredningen inhämtat av fyndlagstiftningsutredningen (Ju 1978: 05) kommer denna sedermera att föreslå nya regler också för sådant hittegods som är i fråga här. Till dess sådana regler kommit till stånd, torde föreskrifter i ämnet lämpligen kunna placeras i den nu nämnda förordningen.

I remissyttrande över betänkandet Internationella överenskommelser och svensk rätt (SOU 1974:100) har statens järnvägar förklarat sig hysa förhoppningen att det skall visa sig möjligt för utredningen att finna en lösning som medger att de internationella järnvägsfördragen införlivas med svensk rätt under användning av den s. k. transformationsmetoden. Utredningen utgår från att SJ:s önskemål i första hand avser tillskapandet av ett regelkomplex som i traditionell svensk lagstil presenterar såväl reglerna om inrikes befordran som fördragens regler om internationell befordran. Även utredningen betraktar en sammanföring av reglerna för internationell och inrikes järnvägsbefordran som i och för sig önskvärd. En sådan sammanföring har, såvitt avser reglerna om järnvägs ansvarighet när resande lider personskada eller viss sakskada, ägt rum i 1976 års lag. Den för internationell och inrikes befordran gemensamma regleringen på detta område bibehålls i utredningens nu framlagda förslag. Att de nämnda formerna av passagerarskador kunnat regleras i en enda text beror på att motsvarande fördragsinnehåll, till skillnad från fördragen i övrigt, består av tämligen allmängiltiga och inte alltför detaljerade föreskrifter. Trots detta har det blivit nödvändigt att i lagtexten ta upp en rad särregler för

[1] Jfr 76 § järnvägstrafikstadgan.

[2] Jfr 97—99 §§ järnvägstrafikstadgan.

internationell befordran. Regleringen i CIV av befordran av resande och resgods är liksom regleringen i CIM av godsbefordran synnerligen omfattande och detaljrik. Inför det nyligen avslutade arbetet på en omvandling av det järnvägsrättsliga fördragssystemet kunde väl förhoppningar hysas om att innehållet i CIM och CIV skulle reduceras till en reglering av de bärande elementen i befordringsavtalet. Det står emellertid numera klart, att sådana förhoppningar inte blir infriade i någon nämnvärd utsträckning. CIM och CIV kommer sannolikt under avsevärd tid framöver att innehålla en stor mängd föreskrifter som inte bör ges motsvarande tillämpning på inrikes befordran eller som i vart fall inte bör tas upp i civilrättslig lagstiftning. Vid en transformering skulle textmassorna i CIM och CIV visserligen kunna reduceras något genom redaktionella förenklingar och genom att de bestämmelser uteslut[s] som enligt svenskt synsätt är självklara. Inte desto mindre skulle en sammanföring av reglerna om inrikes befordran med CIM:s och CIV:s civilrättsliga regler med nödvändighet resultera i en komplicerad och svåröverskådlig text. Utredningen har därför — med det undantag som tidigare nämnts — avstått från att inbegripa reglerna om internationell befordran i det framlagda lagförslaget. Att transformera CIM och CIV till en fristående lag om internationell befordran är ett arbete som får anses falla utanför utredningens uppdrag.

Reglerna i tilläggskonventionen till CIV avses således i transformerad form få sin plats i den föreslagna järnvägstrafiklagen. Det bör observeras att innehållet i den hittillsvarande tilläggskonventionen kommer att infogas i de enhetliga rättsföreskrifterna CIV. Om den nya CIV i enlighet med den hittills använda tekniken införlivas med vår rättsordning genom en s. k. blankettlag kommer de regler som nu ingår i tilläggskonventionen att återfinnas dels i transformerat skick i järnvägstrafiklagen, dels i inkorporerat skick i CIV. Någon praktisk olägenhet behöver emellertid detta inte innebära. Motsvarande dubbelspårighet består för närvarande i förhållandet mellan lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m. och kungörelsen (1974: 748) om internationell järnvägstransport.

De redovisade övervägandena har föranlett utredningen att i det nu framlagda förslaget till järnvägstrafiklag ta upp sådana bestämmelser som bedömts vara behövliga för regleringen av det ämnesområde som för närvarande täcks av 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, järnvägstrafikstadgan (1966: 202), lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde och lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande. Nämnda författningar avses kunna upphävas i sin helhet, om den föreslagna järnvägstrafiklagen kommer till stånd. Utöver förslaget till järnvägstrafiklag framlägger utredningen förslag till förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m. och förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975: 1410).

### 2.3.2 *Den föreslagna järnvägstrafiklagens disposition*

De regler som sålunda enligt utredningens mening bör sammanföras i en lag om järnvägstrafik har i lagförslaget fördelats på sex kapitel. Det första av

dessa innehåller bestämmelser av mera allmän räckvidd såsom om lagens tillämpningsområde och dess ensidigt tvingande karaktär samt om preskription, laga domstol, bortfall av ansvarsbegränsningar etc.

Andra kapitlet behandlar befordran av resande och motsvarar i huvudsak 1976 års lag. I kapitlet har dessutom tagits upp ett nytt lagrum, enligt vilket resandes skadeståndsanspråk skall kanaliseras till järnvägen i de fall då resande tillfogats personskada under sådana omständigheter att såväl järnvägstrafiklagen som trafikskadelagen skulle kunna tillämpas på skadefallet. Utredningen har övervägt att i detta kapitel föra in ytterligare ett nytt lagrum, som skulle innehålla regler om järnvägens ansvarighet för skada som åsamkas resande till följd av dröjsmål vid personbefordran. Under studiet av denna fråga har utredningen emellertid kommit till uppfattningen att lagstiftning inte är det lämpligaste medlet när det gäller att tillgodose de resandes behov av bistånd i förseningssituationer. Av detta skäl har utredningen avstått från att föreslå någon lagreglering av järnvägens skyldigheter i fall av försening vid passagerarbefordran. Utredningens överväganden i ämnet redovisas i avsnitt 8.

Tredje kapitlet upptar bestämmelser om befordran av gods. I materiellt hänseende avviker dessa bestämmelser inte i någon högre grad från den reglering som för närvarande normalt blir gällande till följd av de direktiv för befordringsavtalets utformning som järnvägstrafikstadgan innehåller. Förslaget innebär dock vissa ändringar av nuvarande förhållanden, bl. a. vad gäller fraktsedelns funktion. Vidare syftar förslaget till att vidga möjligheterna för parterna att själva bestämma befordringsavtalets innehåll. Detta kommer till uttryck i bl. a. det förhållandet att de i författning givna föreskrifterna om avtalets innehåll enligt förslaget minskar i omfattning. I kapitlet behandlas således bara sådana frågor som ansetts ha en central betydelse från civilrättslig synpunkt. När det gällt att bestämma kapitlets omfång och redaktionella utformning har strävan varit att uppnå en viss parallellitet med lagen (1974: 610) om inrikes vägtransport, i betänkandet ofta omnämnd som vägtransportlagen. Det kan tyckas att det också hade varit naturligt att lagförslagets bestämmelser i fråga om formuleringen hade anpassats till motsvarande bestämmelser i vägtransportlagen. Utredningen har emellertid på åtskilliga punkter avstått från att använda denna teknik. Vägtransportlagen grundar sig nämligen på en text som ursprungligen skrevs för en lag vilken avsågs omfatta såväl internationell som inrikes befordran. Texten utformades därför i nära anslutning till lydelsen av den konvention (CMR) som reglerar internationell befordran. Fastän det sedermera beslöts att den planerade lagen skulle omfatta enbart inrikes befordran, utformades lagen ändå efter den befintliga texten utan att några genomgripande ändringar gjordes i denna. Därmed överfördes till vägtransportlagen de bristfälligheter som sett från svensk synpunkt får anses vidlåda CMR-texten.[1] För att inte dessa skall spridas också till järnvägslagstiftningen har åtskilliga regler i lagförslaget — även om de i sak nära överensstämmer med motsvarande regler i vägtransportlagen — formulerats annorlunda än i denna. Därvid har förebilder ofta hämtats från järnvägstrafikstadgan.

I fjärde kapitlet har sammanförts huvuddelen av de bestämmelser om befordran av inskrivet resgods vilka enligt utredningens mening bör ges i lag. Inte heller i detta kapitel föreslås några mera betydande avvikelser från vad som gäller nu.

[1] Jfr lagrådets uttalande i prop. 1974: 33 s. 178.

Femte kapitlet består av bestämmelser om spårtrafikföretags ansvarighet för skada som genom spårdriften tillfogas någon som i detta sammanhang inte kan betraktas som företagets motpart i ett befordringsavtal. Kapitlet avses således bli tillämpligt på såväl spårföretagets egen personal som på helt utomstående. De föreslagna reglerna innefattar en avsevärd skärpning av det i 1886 års lag fastslagna järnvägsansvaret.

I sjätte kapitlet har samlats vissa bestämmelser om ordning och säkerhet inom järnvägsområde. Kapitlet inleds med en paragraf som delvis motsvarar järnvägstrafikstadgans föreskrifter om förbud mot obehörigt beträdande av järnvägs område och om straff för överträdelse av förbudet. Därefter återges de bestämmelser om järnvägstjänstemans befogenheter med avseende på ordningens upprätthållande vilka för närvarande återfinns i lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde. Vidare upptar kapitlet vissa bestämmelser om omhändertagande av handresgods och om sådan undersökning av resgods eller gods vilken påkallas av säkerhetsskäl. I anslutning till dessa bestämmelser behandlas också järnvägens rätt att i annat fall företa undersökning av resgods eller gods. Slutligen regleras för vissa fall järnvägens befogenheter i fråga om förfarandet med egendom som inte kan befordras på vanligt sätt till följd av främst egendomens farliga beskaffenhet.

## 2.4 Några grundläggande frågor

### 2.4.1 *Begreppet "järnväg"*

Många försök har gjorts att definiera begreppet järnväg. Att åstadkomma en tillfredsställande bestämning av detta begrepp är emellertid en svårbemästrad uppgift. Ett vältaligt vittnesbörd härom utgör onekligen följande av den tyska Reichsgericht år 1879 gjorda definitionsförsök: Eine Eisenbahn ist ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport grosser Gewichtsmassen bzw. die Erzielung einer verhältnismässig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist und durch diese Eigenart in Verbindung mit den ausserdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräfte (Dampf, Elektrizität, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefässe und deren Ladung usw.) bei dem Betrieb des Unternehmens auf derselben eine verhältnismässig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützliche oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist.[1]

I den svenska lagstiftningen har någon närmare definition av järnvägsbegreppet hittills inte kommit till stånd. Inledningsstadgandet i 1886 års lag utgörs visserligen av en begreppsbestämning men denna säger inte mera än att med järnväg förstås "sådan staten eller annan tillhörig järnväg, å vilken befordran av person eller gods verkställes medelst ångkraft". Av denna begreppsbestämning framgår dock klart att uttrycket järnväg i 1886 års lag används för att beteckna ett objekt — spåranläggningen i vidsträckt mening — och inte det rättssubjekt som svarar för järnvägsdriften. När fråga är om detta rättssubjekt talas i 1886 års lag om järnvägens innehavare eller järnvägens ägare.

[1] Här citerat från Veit s. 54.

Redan i 1914 års järnvägstrafikstadga användes emellertid ordet järnväg också för att beteckna de rättssubjekt på transportörsidan på vilka stadgan var tillämplig. Att säga t. ex. att "järnvägen är ansvarig" har också alltifrån begynnelsen varit det vedertagna uttryckssättet i de internationella fördragen. Motsvarande uttryckssätt används såväl i 1966 års järnvägstrafikstadga som i 1976 års lag om personbefordran. Inte heller när ordet järnväg används i denna betydelse har det definierats närmare.

När man i begreppsbestämningen i 1886 års lag uttalade att med järnväg i lagtexten menades järnväg av viss beskaffenhet, utgick man uppenbarligen från att järnväg i enlighet med ordets rent språkliga betydelse skulle uppfattas som en väg av järn, dvs. som en transportanordning bestående av utlagda järnskenor.[1] Av de spåranläggningar som således språkligt sett kunde benämnas järnvägar skulle, som sagt, som järnvägar i lagens mening bara sådana anläggningar betraktas på vilka befordringen verkställdes medelst ångkraft. Härigenom åstadkoms att det särskilda järnvägsansvaret inte blev tillämpligt på banor på vilka vagnar förflyttades t. ex. med hjälp av hästar eller med utnyttjande av vagnarnas egen tyngdkraft. Skälet till att tillämpningsområdet för järnvägsansvaret begränsades på detta sätt torde ha varit att driften av nu nämnda typer av banor inte framstod som särskilt farlig. Begränsningen till banor med ångdrift kom emellertid också att framstå som ett med hänsyn till farligheten omotiverat hinder mot att tillämpa järnvägsansvaret på banor med elektrisk drift eller dieseldrift. Detta hinder undanröjdes i fråga om elektriskt drivna banor genom särskild lagstiftning och i övrigt genom domstolspraxis.

Ordalydelsen i 1886 års lag utesluter inte att som järnväg betraktas en spåranläggning på vilken vagnar förflyttas med hjälp av linor som påverkas av en stationär kraftkälla. Av det förslag på vilket 1886 års lag grundar sig framgår emellertid att tanken varit att järnvägsbegreppet inte skulle omfatta andra anläggningar än sådana som utnyttjar en längs spåren rörlig kraftkälla (lokomotiv). Att denna tanke inte kom till tydligt uttryck i lagtexten tycks uteslutande ha berott på redaktionella hänsyn.

För att en spåranläggning skall kunna betecknas som järnväg enligt 1886 års lag krävs också att den kan användas för "befordran" av person eller gods. Härav torde följa att det är uteslutet att som järnväg beteckna en anläggning som inte har till ändamål att utföra en tämligen lång förflyttning i huvudsakligen horisontell led. Av bl. a. detta skäl kan järnvägsansvar inte tillämpas i fråga om spåranläggningar längs vilka lyftkranar, traverser eller liknande anordningar förflyttar sig. Vad gäller själva spåranläggningen torde kravet att skenorna skall vara av järn inte få uppfattas alldeles bokstavligt. Uppfyller en anläggning i övrigt kraven på en järnväg, torde det inte spela någon roll om skenorna är av annan metall än järn eller är av annat ämne, som ger liten friktion.

Enligt den gällande legala definitionen av järnväg kan således de huvudsakliga kännetecknen för en järnväg sägas vara, att den är en inte alltför kort spåranläggning på vilken för transport avsedda fordon förflyttas med hjälp av en längs spåren rörlig drivkälla vilken kan utveckla en sådan kraft att förflyttningen medför särskilda skaderisker.

Under den långa tid som 1886 års lag varit i kraft synes dess tillämpningsområde efter hand ha kommit att framstå som alltmera självklart. Frågan huruvida en spåranläggning bör betraktas som järnväg eller ej tycks inte på länge ha aktualiserats i praxis. Det förefaller därför som om någon särskild defini-

[1] Jfr Herslow s. 5.

tion av begreppet järnväg i betydelsen spåranläggning av visst slag inte skulle behövas i den nya lagstiftningen, och utredningen har heller inte föreslagit någon sådan definition. Utredningen vill emellertid betona att den med detta inte avsett att utöka tillämpningsområdet för järnvägsansvaret. Liksom hittills bör man således inte som järnvägsskador betrakta skador som uppkommit t. ex. vid driften av en berg- och dalbana eller en inom fabriksområde anlagd bana som inte står i förbindelse med ett större järnvägsnät utanför området.

Som förut nämnts anses 1886 års lag vara tillämplig också på tunnelbana och spårväg. Om man i likhet med utredningen använder ordet järnväg i dess allmänt brukade betydelse, torde det emellertid inte innefatta de båda nämnda trafikmedlen. I den utsträckning bestämmelser i den föreslagna lagen avses bli tillämpliga också på tunnelbana och spårväg har utredningen angett detta särskilt. Lika litet som i fråga om järnväg har utredningen ansett det nödvändigt att ge en legal definition av begreppen tunnelbana och spårväg.

I lagförslaget används uttrycket järnväg emellertid i allmänhet som beteckning på det rättssubjekt som bär det särskilda spårdriftsansvaret eller intar ställningen som trafikantens motpart i befordringsavtalet. När ordet järnväg används i denna betydelse, kan det åtminstone i utomobligatoriska förhållanden ibland bli nödvändigt att fastställa vilket av flera i och för sig tänkbara rättssubjekt som avses. Har t. ex. en vägfarande påkörts av rälsfordon vid försök att korsa en spåranläggning, synes det inte utan vidare vara klart om järnvägsansvar bör göras gällande mot spåranläggningens ägare, mot den som vanligen driver trafiken på banan, mot den vars rälsfordon medverkat till skadefallet eller eventuellt mot någon annan.

För närvarande 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 regelmässigt identisk med ägaren men behöver inte nödvändigtvis vara det. Kännetecknande för innehavaren är 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.[1] Att innehavaren uppdrar åt annat rättssubjekt att ombesörja trafiken på anläggningen eller att han låter denna trafikeras av fordon som inte tillhör honom inverkar inte på hans ställning som innehavare.[2]

Också enligt utredningens förslag skall det särskilda järnvägsansvaret åvila spåranläggningens innehavare. För att beteckna denne har, som förut nämnts, i åtskilliga sammanhang använts enbart uttrycket ”järnvägen”. Enligt utredningens mening faller det sig naturligt att nyttja ordet ”järnvägen” när det avsedda rättssubjektet — såsom i regel är fallet — är ett järnvägstrafikföretag. Mindre adekvat kan däremot beteckningen ”järnvägen” tyckas vara, när den hänför sig till innehavaren av ett enskilt industrispår, som med hänsyn till att det är anslutet till det allmänna järnvägsnätet också bör betraktas som järnväg. Även om det klingar något ovant att kalla en kommun eller ett industriföretag för ”järnväg” på grund av dess innehav av spåranläggningar, anser emellertid utredningen det vara riktigt att använda den enkla termen ”järnväg” för var och en som kan åläggas det föreslagna järnvägsansvaret.

Enligt nuvarande regler kan järnvägsansvar göras gällande inte bara mot järnvägs innehavare utan även mot dess ägare. Denne är dock inte skyldig att

[1] Jfr Herslow s. 8.

[2] Jfr NJA 1949 s. 544.

för skadeståndsbetalningen ta i anspråk andra tillgångar än järnvägsegendomen. För skadestånd som han nödgas utge har han regressrätt mot järnvägens innehavare. Som tidigare anmärkts är järnvägs ägare och innehavare i verkligheten regelmässigt samme person. Det torde inte finnas någon risk för att innehavet av järnvägen i syfte att i realiteten göra järnvägsansvaret innehållslöst anförtros åt rättssubjekt med så begränsade tillgångar att dessa inte skulle förslå till att ersätta uppkomna driftsskador. Vad beträffar vissa järnvägar, t. ex. de flesta museijärnvägar, kan visserligen förutsättas att de saknar ekonomisk förmåga att själva bära ett skärpt järnvägsansvar. Ett särskilt ägaransvar skulle emellertid i dessa fall knappast ge någon ökad säkerhet för att uppkomna driftsskador verkligen blir ersatta. Att järnvägen genom försäkring skaffar sig möjlighet att fullgöra sin skadeståndsskyldighet torde vara en mera realistisk lösning.[1] Utredningen har därför i sitt förslag inte tagit upp någon regel med vars hjälp järnvägsansvar kan göras gällande mot annan än "järnvägen", dvs. med äldre terminologi "järnvägens innehavare".

Bortfallet av ägaransvaret berör naturligtvis inte det i verkligheten förekommande fallet att ägaren av en spåranläggning utan att ge upp sin ställning som anläggningens innehavare uppdrar åt ett främmande trafikföretag att utföra trafiken på anläggningen. Även om anläggningens ägare och det trafikerande företaget sinsemellan kommit överens om att det senare skall svara för ersättningen av uppkommande skador, är det självfallet tredje man obetaget att göra gällande järnvägsansvaret mot anläggningens ägare.

I 1886 års lag finns också en specialregel för fallet att skada inträffar inom område som är gemensamt för två eller flera järnvägar. Denna regel har numera ett så begränsat tillämpningsområde att utredningen inte ansett sig böra ta upp någon motsvarighet till den i lagförslaget. Frånvaron av en sådan regel skulle innebära att järnvägsansvar skulle kunna göras gällande mot vilken som helst av de berörda järnvägarna. I den mån järnvägarna önskar regler för fördelning av ersättningsskyldigheten dem emellan, torde det kunna lämnas åt järnvägarna att själva avtala om sådana. Utredningens förslag på denna punkt motsvarar vad som har föreslagits om den slutliga fördelningen mellan järnvägar av ersättningsskyldighet som har uppkommit vid successiv befordran.

Enligt tilläggskonventionen till CIV vilar ansvarigheten för skada som avses i denna på den järnväg som enligt anteckning i en av Centralbyrån för internationella järnvägstransporter förd lista trafikerar den linje på vilken skadefallet inträffade. Om i listan antecknats att linjen drivs i samtrafik av två järnvägar, är var och en av dessa ansvarig. Dessa konventionsbestämmelser motsvaras inte av någon uttrycklig reglering i 1976 års lag. Därav kan dras slutsatsen att trafikeringsanteckning i Centralbyråns lista ansetts medföra, att den antecknade järnvägen i ansvarshänseende skall behandlas som "järnvägens innehavare".[2] Trafiken mellan Sverige och Finland samt tågfärjetrafiken mellan Sverige och Danmark och mellan Sverige och DDR bedrivs i samtrafik mellan SJ och vederbörande utländska trafikföretag. I dessa fall kan, som nämnts, talan enligt 1976 års lag riktas antingen mot SJ eller mot det utländska företaget, varvid dock, om skadan har inträffat ombord på tågfärja, talan kan föras i Sverige endast om tågfärjan var svensk. När det gäller förbindelserna med Norge trafikeras enligt Centralbyråns lista de tre sträckorna mellan norska gränsen och Vassijaure, Storlien och Charlottenberg uteslutande av Norges

[1] Jfr SOU 1979:18 s. 71.

[2] Jfr SOU 1974: 89 s. 86.

Statsbaner. Detta medför att Norges Statsbaner bär det i 1976 års lag avsedda ansvaret för skador som inträffar på dessa sträckor. SJ får antas vara i motsvarande mån fri från ansvarighet.

En konsekvens av det betraktelsesätt som enligt det sagda tillämpats vid tillkomsten av 1976 års lag synes vara att också det utomobligatoriska ansvaret för järnvägsdriften på dessa sträckor bör hänföras uteslutande till Norges Statsbaner. Utredningen har ingenting att invända mot denna lösning, som torde ha mycket begränsad praktisk betydelse.

### 2.4.2 *Järnvägsansvarets omfattning*

Den särskilda ansvarighet gentemot resande eller tredje man vilken enligt lagförslaget skall åvila järnväg, tunnelbana och spårväg är inte avsedd att tillämpas på alla skador som uppkommer i trafikföretagets verksamhet. Endast för fall då skadan kan betraktas som en följd av den egentliga kommunikationsverksamheten föreslås det skärpta ansvaret bli gällande. En motsvarande begränsning finns i nuvarande lagstiftning. I denna betecknas det slags verksamhet som grundlägger det särskilda ansvaret som ”järnvägs drift”.

I samband med tillskapandet av 1886 års lag hemställde styrelsen för statens järnvägstrafik att begreppet ”järnvägs drift” i lagen skulle definieras som ”lokomotivs och vagnars rörelse å jernvägen och hvad dermed står i omedelbart sammanhang”. Denna definition intogs visserligen inte i lagen men synes ändå ha blivit vägledande för tolkningen av begreppet ”järnvägs drift”. En viss utvidgning av driftbegreppet har skett i domstolspraxis, varigenom järnvägsansvaret kunnat utsträckas att omfatta vissa fall när järnvägsanställda kommit till skada under utförande av arbetsuppgifter som inte kan sägas ha stått i ett alldeles ”omedelbart sammanhang” med järnvägsfordonens rörelser. Numera är emellertid de anställdas rätt till skadeersättning inte längre beroende av hur driftbegreppet bestäms. När det gäller skador som genom spårtrafik tillfogas andra än trafikföretagets anställda synes skadesituationen regelmässigt vara sådan att det med hjälp av den ovan citerade definitionen utan svårighet kan avgöras om skadan är en följd av spårdriften eller ej. Utredningen anser att tillämpningsområdet för det särskilda järnvägsansvaret bör vara det samma i den kommande lagstiftningen som i den nuvarande. Något behov av att nu mera detaljerat än tidigare beskriva tillämpningsområdet i lagtexten torde inte föreligga.

Med den av utredningen förordade avgränsningen av järnvägsansvaret kommer liksom tidigare vissa i spårtrafikföretagens verksamhet uppkomna skador att falla utanför tillämpningsområdet för järnvägslagstiftningen. Ansvarigheten för sådana skador blir i stället att bedöma antingen enligt annan speciallagstiftning eller enligt allmänna skadeståndsregler. I enlighet härmed bör *lagen* (1902 nr 71 s. 1) *innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar* tillämpas på skador som utan närmare samband med spårfordons förflyttning orsakats av elektrisk ström, t. ex. genom beröring av strömskena eller elektrisk luftledning. Som exempel på situationer i vilka också spårtrafikföretag bör svara enligt allmänna skadeståndsregler må nämnas att skador — utan direkt medverkan av spårfordon i trafik — uppkommer till följd av otillräckliga åtgärder mot halka eller till följd av bristfällighet i byggnad, perrong, gångtunnel, gångbro eller liknande anläggningar. Allmänna skadeståndsreg-

ler bör i sådana fall tillämpas även om den skadeorsakande anordningen är av mera speciellt slag, såsom tunnelbanestationernas rulltrappor.

Enligt utredningens mening måste från det särskilda järnvägsansvaret uteslutas också vissa skador, som obestridligen har orsakats av spårfordons förflyttning längs banan. Utredningen avser härvid sådana skador, t. ex. genom buller och skakningar, som kan uppkomma även om spårdriften förlöper helt utan missöden. För att utesluta det särskilda järnvägsansvaret vid denna typ av skador föreslog utredningen i betänkandet SOU 1974: 89, att ansvaret inte skulle kunna inträda annat än då skadan uppkommit genom en ”händelse” i sammanhang med spårdriften. I 1976 års lag formulerades ifrågavarande bestämmelser visserligen inte på det sätt utredningen föreslagit, men den av utredningen hävdade uppfattningen att järnvägsansvaret inte skulle omfatta oundvikliga verkningar av en helt normal spårdrift synes ha godtagits.[1] Utredningen upprepar därför inte sitt förslag att bestämma grundförutsättningen för järnvägsansvaret något snävare än som skett i den år 1976 antagna texten, enligt vilken järnvägsansvar i princip kan inträda så snart den aktuella skadan har uppkommit i följd av spårdriften. Härvid utgår emellertid utredningen från att den i 1976 års lag använda formuleringen inte kan anses grundlägga någon skyldighet för spårtrafikföretag att på rent objektiv grund ersätta skada som uppkommit vid normal spårtrafik, t. ex. genom att någon närboende åsamkats nervösa besvär till följd av bullret från trafiken på ett järnvägsspår eller att sprickbildning uppkommit i en byggnad till följd av skakningar från trafik på tunnelbana. Även sådana typer av skada bör självfallet kunna omfattas av järnvägsansvaret, om skadan sammanhänger med en specifik händelse, t. ex. om sprickbildning i en husgrund har orsakats av att ett tunnelbanetåg ränt in i en bergvägg.

### 2.4.3 *Begreppen ”drift” eller ”trafik” som beteckning på den ansvarsgrundande verksamheten*

Den svenska regelgivningen på järnvägsrättens område har skett under starkt inflytande från tysk rätt. I Tyskland försökte man genomföra en uppdelning av de järnvägsrättsliga föreskrifterna på en ”Betriebsordnung” och en ”Verkehrsordnung”. Bestämmelser rörande sådana förhållanden mellan järnvägen och allmänheten som inte grundlagts genom befordringsavtal togs upp i ”Betriebsordnung”, medan till ”Verkehrsordnung” hänfördes bestämmelserna om själva befordringsavtalet. En motsvarande gruppering av stoffet föresvävade också de svenska lagstiftarna men genomfördes inte i full utsträckning.[2] I överensstämmelse med den tyska terminologin har dock järnvägens verksamhet brukat betecknas som ”drift”, när verksamhetens verkningar betraktats utan hänsyn till förekomsten av ett befordringsavtal. På motsvarande sätt har ”trafik” brukat användas som beteckning på järnvägens verksamhet när denna bedömts i syfte att fastställa om den överensstämmer med de särskilda skyldigheter som järnvägen på grund av befordringsavtalet har mot sina motparter (trafikanterna).

Uttrycket ”trafik” används emellertid ofta i en allmännare betydelse, nämligen som en samlingsterm för alla förflyttningar av spårfordon på en bana. I denna betydelse, som således saknar särskild anknytning till kontraktsförhållanden, förekommer ”trafik” inte sällan i den juridiska litteraturen. På detta

[1] Se prop. 1975/76: 7 s. 66.

[2] Se Flodin-Wikander s. 10 f.

sätt använder t. ex. Winroth ordet "trafik" för att klargöra vad som menas med skada i följd av järnvägs drift.[1] Inte heller hos Grönfors har "trafik" någon särskild syftning på kontraktsförhållanden.[2] När det gäller andra fortskaffningsmedel än järnväg torde uttrycket "trafik" över huvud taget inte närmare förbindas med spörsmål som rör befordringsavtal. I fråga om motorfordon används "trafik", också i lagstiftningen, sedan länge som ett sammanfattande begrepp för fordons förflyttning.

Utredningen anser att ordet "trafik" numera kan användas i järnvägslagstiftningen utan risk för att det skall uppfattas som syftande enbart på kontraktsförhållanden. Å andra sidan synes "trafik" i sin mera allmänna betydelse inte vara något helt entydigt begrepp. Detta hindrar emellertid enligt utredningens mening inte att uttrycket används så länge användningen begränsas till tillfällen då det enbart gäller att översiktligt ange vilken verksamhet som avses. I enlighet härmed återfinns "trafik" t. ex. i lagförslagets rubrik och i den inledande bestämmelsen om lagens tillämpningsområde.

Det finns uppenbarligen skäl att överväga om inte "trafik" kunde göras till ett enhetligt begrepp inom järnvägslagstiftningen på så sätt att det utomobligatoriska järnvägsansvaret anknöts till järnvägens "trafik" i stället för som för närvarande till järnvägens "drift". Utredningen har emellertid kommit till uppfattningen att man genom denna formella förenkling skulle åstadkomma en komplicering i materiellt hänseende utan att någon egentlig vinst i form av förbättrat skadeståndsskydd skulle vara att hämta.

Det nu använda begreppet "järnvägs drift" — vars närmare innebörd belysts i avsnitt 2.4.2 — har långvarig hävd, och dess användning synes numera inte föranleda några större svårigheter. Vad som skulle komma att inläggas i begreppet "järnvägstrafik" kan inte med någon större säkerhet avgöras nu, men det finns anledning förmoda att analogier med motorfordonstrafik skulle leda till att järnvägsansvar blev tänkbart i vissa situationer, i vilka något sådant ansvar inte anses föreligga för närvarande. Sålunda skulle järnvägsansvar kunna antas uppkomma om en anställd i järnvägens verkstäder skadades av ett järnvägsfordon i rörelse. En sådan utvidgning av järnvägsansvaret ter sig i och för sig inte oberättigad, men mot bakgrund av det ekonomiska skadeskydd som allmänt gäller vid olycksfall i järnvägsverkstäder förefaller det tämligen meningslöst att just för denna olyckstyp införa ett särskilt skadeståndsskydd. Ett annat fall i vilken skadan skulle kunna anses ha uppkommit genom "järnvägstrafik" men knappast genom "järnvägsdrift" är att en utomstående person i samband med att järnvägen lastar en vagn t. ex. träffas av en bräda som en järnvägsman är i färd med att lasta på vagnen. Vid skador av denna typ bör emellertid enligt utredningens mening inte det särskilda järnvägsansvaret kunna göras gällande.

Som framgår av det sagda föreslår utredningen, att den verksamhet för vilken det särskilda järnvägsansvaret gentemot utomstående skall gälla också fortsättningsvis betecknas med uttrycket "järnvägs drift". Motsvarande föreslås i fråga om ansvarigheten gentemot resande.

### 2.4.4 *Lagkonkurrens*

Ett av huvudsyftena med den föreslagna järnvägstrafiklagen är att fastställa vilken ansvarighet ett spårtrafikföretag skall anses ha i de skadesituationer

[1] "Att skada är en följd av järnvägs drift, vill säga, att den skall stå i sammanhang med trafiken på banan eller med därvid använda fortskaffningsmedel eller säkerhetsanstalter" Winroth s. 181.

[2] I sitt arbete "Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden" använder Grönfors termen "trafikskada" om bl. a. skada i följd av järnvägs drift.

som omfattas av lagen. Det är med hänsyn härtill berättigat att ställa frågan om järnvägstrafiklagen bör göras exklusivt tillämplig på de skadefall den omfattar eller om sådana fall alternativt bör kunna regleras med hjälp av annan lagstiftning, inom vars tillämpningsområde den aktuella skadan i och för sig också faller. Allmänt sett synes det vara något oklart hur svensk rätt ställer sig till frågan om konkurrerande ansvarsgrunder.[1]

Från praktisk synpunkt torde frågan om annan lagstiftning kan tillämpas i konkurrens med järnvägsrättslig speciallagstiftning ha sitt största intresse inom området för det egentliga fraktföraransvaret, dvs. i fråga om järnvägs skyldighet att ersätta skada till följd av att befordrad egendom går förlorad, minskas eller skadas eller inte utlämnas i rätt tid. Inom samtliga transportgrenar är det egentliga fraktföraransvaret, om man ser till förutsättningarna för ansvarighetens inträde, strängare än den ansvarighet som i allmänhet gäller för andra företagare än fraktförare. Som motvikt till denna breddning av grunden för ansvarigheten har emellertid, likaledes inom samtliga transportgrenar, införts bestämmelser som på olika sätt begränsar storleken av de skadestånd som fraktföraren kan åläggas. Regler som på detta sätt maximerar ersättningsskyldigheten förekommer i stort sett inte utanför transporträtten. Någon maximering av ersättningsskyldigheten borde således inte kunna komma i fråga om ett ersättningsanspråk mot fraktföraren, t. ex. för att denne skadat gods genom att behandla det vårdslöst under befordran, grundas på sådana från befordringsavtalet fristående regler som skadeståndslagens allmänna regel om ersättningsskyldighet för den som av vårdslöshet vållar skada.

Enligt rådande uppfattning utgör den omständigheten att fraktföraren bär ett visst kontraktsrättsligt ansvar för uppkommen skada inte något hinder mot att ansvar i stället utkrävs av honom på annan grund. Detta framgår såväl av vägtransportlagen som av 1976 års lag och järnvägstrafikstadgan.[2] I samtliga dessa författningar har emellertid tillämpligheten av de regler som begränsar skadeersättningens storlek utsträckts att gälla också i de fall då ersättningskravet grundas på omständighet som innefattar annat än enbart brott mot befordringsavtalet. Möjligheten att tillämpa rättsregler som konkurrerar med den transporträttsliga regleringen lämnas således formellt öppen, men det praktiska resultatet blir det samma som om denna reglering hade varit exklusivt tillämplig, eftersom dess säregna metoder för bestämmande av skadeståndets storlek får användning också på skadestånd som grundas på konkurrerande regler.

Tillämpningen av den transporträttsliga skadeberäkningen och ersättningsbegränsningen har emellertid utsträckts ytterligare ett steg. Det har nämligen ansetts föreligga risk för att fraktföraren på en omväg skulle kunna påbördas en obegränsad ersättningsskyldighet, eftersom en skadeståndsskyldighet, som — självfallet på utomkontraktuell grund — ålagts den av fraktförarens medhjälpare som vållat skadan, i realiteten ofta kan antas bli överförd på fraktföraren själv. För att hindra att de transporträttsliga reglerna om ersättningens storlek kringgås genom att ersättningstalan riktas mot transportörens personal har dessa regler allmänt gjorts tillämpliga också när ersättning för skada i samband med befordran krävs av transportörens medhjälpare.

Från lagteknisk synpunkt kan man möjligen ifrågasätta lämpligheten av att i transporträttslig lagstiftning genomföra ersättningsbegränsningar inte bara till förmån för transportören utan också till förmån för personer, vilkas rätts-

[1] Jfr Bengtsson s. 246 ff och samme författare i Svensk Juristtidning 1978 s. 519.

[2] Se 37 § VtpL, 11 § 1976 års lag och 78 § jvgtrst.

ställning i övrigt över huvud taget inte berörs av denna lagstiftning. Däremot kan det inte gärna bestridas att den nämnda regleringen är sakligt berättigad. Härvid bör tillfogas att den transporträttsliga ersättningsberäkningen — oavsett hur skadeståndsanspråket grundas — inte kommer till användning när skadan vållats uppsåtligen och i allmänhet inte heller när den vållats genom grov vårdslöshet.

Utredningen har inga betänkligheter mot att i sitt förslag följa det angivna mönstret när det gäller avgörandet av frågan efter vilka regler ersättningens storlek skall bestämmas vid skadefall som omfattas av lagen. Däremot synes det utredningen tveksamt om tillämpningen av konkurrerande regler bör vara utesluten i vidare mån än nu sagts.

Frånsett skadeersättningens beräkning torde preskriptionstidens bestämmande vara den fråga, vid vilken konkurrens mellan järnvägsrättslig speciallagstiftning och andra rättsregler oftast aktualiserats. Numera synes det mesta tala för att ett anspråk, som hade kunnat göras gällande med stöd av speciallagstiftning men som preskriberats enligt denna, skall betraktas som preskriberat även om anspråket grundas på andra regler och preskription inte inträtt enligt dessa.[1] I vart fall gäller detta i fråga om anspråk som omfattas av 1976 års lag.[2] Enligt utredningens mening har denna ordning stora praktiska fördelar. Utredningen anser därför att de i lagförslaget upptagna preskriptionsbestämmelserna bör betraktas som exklusivt tillämpliga i fråga om sådana mot spårtrafikföretag riktade anspråk som bestämmelserna avser, även om anspråket vilar på annan rättsgrund än bestämmelse i den föreslagna lagen.

Enligt motiven till 1976 års lag skall de i lagen angivna preskriptionstiderna anses tillämpliga också i fråga om sådana anspråk på ersättning för skada i samband med befordran vilka riktas mot järnvägens personal eller andra medhjälpare. Motsvarande tolkning synes vara avsedd när det gäller preskriptionsbestämmelserna i vägtransportlagen.[3] Att i den transporträttsliga lagstiftningen ge bestämmelser om preskription av anspråk mot transportörens medhjälpare kan enligt utredningens mening knappast vara motiverat annat än när det gäller anspråk mot självständiga undertransportörer. Sådana anlitas visserligen i viss utsträckning i samband med spårbefordran, främst för hemforsling av gods med bil eller liknande uppdrag. Vid egentlig spårbefordran torde det emellertid mera sällan förekomma att transportören uppdrar åt någon som inte tillhör hans egen personal att utföra befordringen. I den mån anspråk skall riktas mot annan än transportören själv, kan således i regel andra än transportörens anställda inte komma i fråga. Det behöver emellertid inte befaras att skadelidande, som låtit sitt anspråk mot spårtrafikföretag preskriberas, i stället skulle rikta anspråk mot företagets personal i den mån detta anspråk ännu inte preskriberats. En sådan talan skulle nämligen med hänsyn till bestämmelserna i 4 kap. 1 § skadeståndslagen i regel vara utsiktslös. Endast om den skadelidande av något särskilt skäl skulle vilja rikta anspråket mot en av transportörens anställda, t. ex. för att denne framkallat skadan uppsåtligen, skulle det innebära en fördel för den anställde att kunna åberopa de korta transporträttsliga preskriptionsfristerna. I sådana fall skulle emellertid tilllämpningen av specialpreskription kunna leda till egendomliga situationer. Om t. ex. en järnvägsanställd i sin tjänst stulit ett av järnvägen befordrat kolli tillsammans med en utomstående, skulle järnvägsmannen kunna åberopa väsentligt kortare preskriptionstid än den andre och därmed lägga he-

[1] Jfr NJA 1972 s. 296.

[2] Se prop. 1975/76: 7 s. 94 f.

[3] Se prop. 1974: 33 s. 188 o. 194.

la ersättningsansvaret på denne. Över huvud taget synes regleringen av preskriptionen av anspråk mot transportörens anställda gripa in i förhållanden som inte har mycket med transportsituationen att göra.

Med hänsyn till uttalandena i motiven till 1976 års lag anser sig emellertid utredningen också i sitt förslag böra i princip tillämpa metoden att göra transporträttsliga preskriptionsfrister exklusivt tillämpliga på talan som avser ersättningsskyldighet för spårtrafikföretags medhjälpare för skada som de har vållat vid fullgörandet av sin tjänst eller sitt uppdrag. I enlighet med de tankegångar som på denna punkt ligger bakom 1976 års lag överför utredningen till sitt lagförslag de bestämmelser i lagen vilka anger att förutsättningarna för järnvägens ansvarighet skall gälla också i fråga om medhjälpares ersättningsskyldighet, varvid som en förutsättning för ansvarighet skall betraktas även att preskription inte har inträtt.[1]

Principen att de transporträttsliga preskriptionsreglerna blir tillämpliga också på krav som trafikanten riktar mot järnvägens medhjälpare kan som nyss har nämnts ibland medföra otillfredsställande resultat. Uppkomsten av sådana resultat kan i viss utsträckning förhindras genom en reglering av samma innebörd som järnvägstrafikstadgans föreskrift att kortare preskriptionsfrist än tre år inte får tillämpas när talan avser ersättning av järnvägen för skada till följd av bl. a. uppsåtligt eller grovt oaktsamt handlande. Utredningen föreslår därför treårspreskription för krav mot järnväg på ersättning för sådan skada som järnvägen eller dess medhjälpare orsakat uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Den förut omtalade samordningen av preskriptionstiden för krav mot järnvägen och preskriptionstiden för krav mot medhjälparen medför då också i fråga om sistnämnda krav en treårig preskriptionsfrist. Enligt utredningens mening innebär emellertid också den treåriga preskriptionsfristen en oberättigad inskränkning i trafikantens möjlighet att få ersättning för skada som tillfogats honom genom brott. Om t. ex. en trafikant lidit skada genom att en järnvägsanställd under sin tjänst stulit gods som trafikanten lämnat till befordran, bör trafikanten inte beredas en sämre ställning gentemot gärningsmannen än om stölden hade förövats under andra förhållanden. I enlighet med det sagda har i lagförslaget tagits upp en regel av innebörd att lagens preskriptionsregler — frånsett visst fall — inte skall tillämpas på krav som gäller skadestånd för brott.

[1] Jfr Mutz s. 170.

# 3 Regleringen av personbefordran

## 3.1 Gällande rätt

### 3.1.1 *Lagregler*

Civilrättsliga och vissa processrättsliga regler rörande personbefordran med järnväg finns, som tidigare nämnts, för närvarande i *lagen* (1976: 58) *om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande*. Som dess namn antyder reglerar denna lag vissa spörsmål rörande järnvägs skyldighet att ersätta skada som tillfogas resande i samband med en av järnvägen utförd befordran. Genom 1976 års lag har järnvägen ålagts en speciell, skärpt ansvarighet gentemot sina resande. Medan järnvägarna i allmänhet blir ansvariga endast för skada som orsakas genom fel eller försummelse från deras sida, bär de gentemot de resande ett i det närmaste rent strikt ansvar. Detta innebär att järnvägen, även om fel eller försummelse inte ligger den till last, i regel blir ersättningsskyldig när resande skadats till följd av någon omständighet som är hänförlig till järnvägsdriften. Om en skada orsakats av en felaktighet på en järnvägsvagn, spåranläggning eller annan anordning för järnvägsdriften, är således järnvägen i princip ansvarig härför, även om det inte stått i dess makt att upptäcka felet i tid. Endast om den störning i järnvägsdriften vilken gett upphov till skadan i sin tur orsakats av någon yttre inverkan på järnvägsdriften, t. ex. i form av en ovanlig naturhändelse, kan järnvägen tänkas undgå ansvarighet. Härför krävs emellertid att järnvägen visar, att denna yttre inverkan på järnvägsdriften varit av sådan art att järnvägen, även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen kunde krävas av den, inte skulle ha kunnat undgå denna inverkan eller förebygga följderna därav.

Den skärpta ansvarighet som infördes genom 1976 års lag kan en resande åberopa, om han har utsatts för personskada. I sådant fall omfattar emellertid ansvarigheten inte bara personskadan utan också skada som i samband därmed uppstått på egendom, vilken den resande bar på sig eller medförde som handresgods.

Vem som skall anses som resande anges inte närmare i lagen. Det har dock förutsatts att en person skall anses som resande, om han är berättigad till den aktuella befordringen på grund av befordringsavtal som han har ingått eller åtminstone kan antas ha haft för avsikt att ingå. Det särskilda skadeståndsskydd som resande åtnjuter gäller emellertid bara under den tid då han uppehåller sig i järnvägsfordon eller är i färd med att stiga på eller stiga av sådant fordon.

Skärpt ansvarighet för järnvägen kan dock komma i fråga också i en annan situation än den nyss angivna. Om järnvägen vid tillfälligt avbrott i spårtrafi-

ken befordrar eller låter befordra de resande med annat transportmedel, är nämligen järnvägen ansvarig också för skada som resande lider till följd av denna befordran och som gäller den resandes person eller tillhörigheter som han har på sig eller med sig. Järnvägens ansvarighet bestäms emellertid i sådant fall enligt de regler som gäller för det använda befordringssättet. På grund härav kan tillämpning av SjöL (188 ff §§) eller LuftfL (9 kap. 17 ff §§) komma i fråga. Praktiskt sett är dock de för bilbefordran gällande reglerna i detta sammanhang de ojämförligt viktigaste. När 1976 års lag trädde i kraft den 29 juni 1976 var det fullt klart att järnvägen, när den fortsatte en avbruten spårbefordran med bilbefordran, svarade för sistnämnda befordran enligt 1916 års bilansvarighetslag. Två dagar senare upphävdes emellertid bilansvarighetslagen och ersattes med trafikskadelagen (1975:1410). Denna lag bygger på principen att skador som orsakas av trafik med motordrivet fordon skall gottgöras genom ersättning från fordonets trafikförsäkring. Lagen uppställer därför inte någon speciell bilansvarighet. Den anger dock uttryckligen att en skadelidande får kräva skadestånd i stället för att begära trafikskadeersättning. Därvid synes resande som lider skada när bilbefordran utförs som ersättning för järnvägsbefordran vara hänvisade att grunda sitt skadeståndsanspråk mot järnvägen på de allmänna skadeståndsreglerna i skadeståndslagen (1972: 207). I och för sig kan detta innebära en lindring av järnvägens ansvarighet i förhållande till vad som gällde vid tillkomsten av 1976 års lag. Från den skadelidandes synpunkt torde detta emellertid sakna praktisk betydelse. Det väsentliga är att den mera omfattande rätten att kräva trafikskadeersättning i stället står den skadelidande till buds.

Anspråk på trafikskadeersättning preskriberas normalt inom tre år från det att den som framställer anspråket fick kännedom om att detta kunde göras gällande. Har anspråk på trafikskadeersättning preskriberats, kan fordringen enligt 18 § trafikskadelagen i regel inte heller göras gällande i form av skadestånd. Denna regel torde emellertid inte kunna medföra att den skadelidande går miste om någon rätt som tillkommer honom enligt 1976 års lag. Också när den skadelidande grundar sitt anspråk på de ersättningsregler som gäller för sjö-, flyg- eller bilbefordran, skall nämligen preskriptionsreglerna i 1976 års lag tillämpas. Enligt dessa preskriberas ersättningsanspråk tre år efter det att den skadeorsakande händelsen inträffade. Preskription enligt 1976 års lag inträder således i regel innan eller samtidigt med att rätten att fordra skadestånd på grund av biltrafik upphör. I vissa fall, nämligen när en resande först efter någon tid avlider av den skada han ådragit sig, kan visserligen preskriptionstiden enligt 1976 års lag utsträckas upp till fem år från det att den skadeorsakande händelsen inträffade. Inte heller i sådana fall upphör emellertid rätten till skadeståndstalan enligt trafikskadelagen (18 § jfrd med 28 §) vid en tidigare tidpunkt än den då anspråket mot järnvägen preskriberas enligt 1976 års lag.

Som redan nämnts gäller järnvägens strikta ansvar även i fråga om egendom, som den resande bar på sig eller medförde som handresgods, dock endast under förutsättning att egendomsskadan uppkom i samband med att den resande tillfogades personskada. Utsätts sådan egendom under befordran för skada utan att den resande själv skadas, blir däremot järnvägen inte ansvarig för skadan, såvida det inte bevisas att denna vållats genom fel eller försummelse från järnvägens sida.

Är järnvägen enligt det nyss sagda skyldig att ersätta en resande för sakska-

da, behöver järnvägen som regel inte gottgöra den del av skadan som överstiger 5 000 kronor. Järnvägen måste dock fullt ut ersätta skada som har orsakats med uppsåt eller av grov vårdslöshet från järnvägens sida.

Vid bedömningen av om uppsåt, grov vårdslöshet, fel eller försummelse ligger järnvägen till last skall bl. a. beaktas att järnvägen har att bära ansvaret 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. Att medhjälpares vållande på detta sätt kan tillräknas järnvägen inverkar inte på de möjligheter att göra medhjälparen själv ansvarig för skadan vilka kan föreligga enligt allmänna skadeståndsregler. Enligt vad som uttryckligen fastslås i 1976 års lag får emellertid medhjälparen inte åläggas ersättningsskyldighet för skada som järnvägen enligt lagen inte skulle ha blivit skyldig att ersätta, om anspråket hade riktats mot järnvägen.

Talan mot järnväg om ersättning enligt 1976 års lag får väckas vid domstol som är behörig enligt rättegångsbalken. Behörighet att uppta talan tillkommer också domstolarna i de orter som är att anse som den resandes avreseort resp. bestämmelseort. För tvist om skada som har inträffat i samband med trafik med svensk tågfärja är också domstolen i ort på tågfärjelinjen behörig.

Reglerna i 1976 års lag är tvingande så till vida som de inte får åsidosättas genom avtal till den resandes nackdel. Lagen är inte tillämplig på atomskada.

Utöver — eller på någon punkt i stället för — de bestämmelser som nu nämnts innehåller 1976 års lag vissa särskilda regler om internationell befordran, dvs. sådan befordran som avses i tilläggskonventionen till CIV. Med undantag för de bestämmelser som uteslutande är tillämpliga på internationell befordran gäller 1976 års lag också beträffande tunnelbana och spårväg.

### 3.1.2 *Administrativa bestämmelser*

Järnvägstrafikstadgan innehåller vissa bestämmelser om befordran av resande. I stadgan fastslås till en början att järnväg, om ej annat följer av stadgan eller av lag eller annan författning, är skyldig att enligt gällande normalvillkor och mot avgift enligt tillämplig taxa i mån av utrymme befordra resande med personförande tåg vilka upptagits i offentlig tidtabell. Från denna befordringsplikt görs i det följande vissa undantag. Sålunda får järnvägen vägra att befordra personer som stör ordningen eller som uppträder berusade, liksom personer vilkas uppträdande äventyrar eller kan befaras äventyra säkerheten i järnvägsdriften. Också personer som inte rättar sig efter järnvägspersonalens tillsägelser i tjänsten kan vägras befordran. Undantag från befordringsplikten gäller också i fråga om personer med vissa sjukdomar.

I järnvägstrafikstadgan återfinns också vissa regler om handresgods. Enligt dessa får resande medföra handresgods i skälig mängd. Som handresgods får ej medföras ämne eller föremål som är av farlig beskaffenhet eller som i annat fall kan föranleda olägenhet för andra resande eller för järnvägen. Om det förekommer grundad anledning till misstanke att egendom som resande vill föra med sig som handresgods innehåller sådant ämne eller föremål, får järnvägen undersöka egendomen. Undersökningen skall göras i den resandes närvaro. Om denne inte kan anträffas eller om han undandrar sig att närvara, får dock undersökningen utföras i den resandes frånvaro. Det samma gäller om det skulle innebära fara att uppskjuta undersökningen till dess den resande infun-

nit sig. Vid undersökningen skall om möjligt vittne närvara. Järnvägen är skyldig att upprätta skriftlig redogörelse för vad som har förekommit vid undersökningen. Detta gäller dock inte, om den resande är närvarande vid undersökningen och förklarar att han inte påfordrar sådan redogörelse.

Om något som resande vill medföra som handresgods visar sig innehålla ämne eller föremål som är av farlig beskaffenhet eller som på annat sätt är ägnat att föranleda olägenhet för medresenärer eller för järnvägen, får det genast avlägsnas från järnvägens område. Är ämnet eller föremålet av farlig beskaffenhet, får det förstöras eller oskadliggöras, om omständigheterna påkallar detta.

Vissa av de bestämmelser i järnvägstrafikstadgan vilka har en mera allmän räckvidd är tillämpliga också i fråga om befordran av resande. Detta gäller beträffande järnvägs ansvarighet för åsidosättande av befordringsskyldigheten, behörigheten att göra gällande anspråk mot järnvägen på grund av befordringsavtal samt preskription av järnvägs fordran hos trafikant för obetald befordringsavgift m. m.

## 3.2 Utredningens allmänna överväganden

Lagstiftningen om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande är av färskt datum. Den får anses innehålla en i stort sett ändamålsenlig och tillräcklig reglering av de frågor som aktualiseras vid spårbunden passagerarbefordran. I allt väsentligt överensstämmer lagstiftningen med vad som gäller för internationell personbefordran med järnväg i så gott som hela Europa och ett antal utomeuropeiska stater. Med hänsyn till det sagda kan det enligt utredningens mening knappast komma i fråga att nu genomföra några mera betydande sakliga ingrepp i denna lagstiftning.

På vissa punkter kan det dock finnas anledning att överväga ändringar eller kompletteringar av den gällande lagregleringen. Det kan till en början ifrågasättas om det är befogat att i formellt hänseende behandla resande som en grupp för sig, även om järnvägens skärpta ansvarighet utsträcks att omfatta också utomstående personer. Utredningens förslag innebär ju att järnvägsansvarigheten åter bör göras enhetlig i den meningen att järnvägen — liksom enligt 1886 års lag fram till 1976 års lagändringar — med vissa undantag svarar efter samma grunder oavsett om den skadelidande är resande eller ej. Såvitt angår resande med internationell färdhandling är Sverige emellertid genom sin anslutning till tilläggskonventionen till CIV förpliktat att låta vissa speciella regler gälla. Dessa bör enligt utredningens mening också fortsättningsvis återges i den form de erhöll när tilläggskonventionens innehåll genom 1976 års lag transformerades till svensk rätt. Därmed undviks risken för att en omarbetning av texten leder till avvikelser från konventionen. Vidare underlättas genomförandet av kommande beslut om ändring i konventionen. Om reglerna om internationell personbefordran således inte bör smältas in i en allmän ansvarsreglering, gör i sin tur det nära sambandet mellan reglerna för internationell och inrikes personbefordran att de senare hellre bör behandlas i sammanhang med de förra än tillsammans med övriga ansvarsregler. Utredningen förordar således att järnvägens ansvarighet gentemot de resande också inom ramen för en samlad järnvägslagstiftning behandlas som om den utgjorde en

självständig ansvarsform.

Det särskilda resandeansvar som redan gäller omfattar endast den tid varunder den resande uppehåller sig i järnvägsfordon eller är i färd med att stiga av eller stiga på sådant fordon. Denna avgränsning kan måhända te sig något konstlad. Det är emellertid svårt att på ett tillfredsställande sätt ange den tidpunkt då en person skall börja resp. upphöra att betraktas som resande. Om utredningens förslag genomförs blir det också tämligen ointressant att fastställa denna tidpunkt, eftersom det för tillämpning av de allmänna ansvarsreglerna i lagförslagets 5 kap. är utan betydelse om den skadade är resande eller ej. Utredningen återkommer under 3.3 med några anmärkningar till resandebegreppet.

Den skärpta ansvarighet som för närvarande gäller till förmån för resande avser inte bara personskador utan också vissa sakskador, nämligen sådana som i samband med att den resande åsamkas personskada uppkommer på egendom som den resande bär på sig eller medför som handresgods. Enligt de regler som utredningen tagit upp i lagförslagets 5 kap. skulle järnvägen få ett skärpt ansvar också när sådan egendom skadas i andra situationer än under befordran. Ansvarigheten skulle i dessa situationer inträda oberoende av om den skadelidande samtidigt med sakskadan tillfogats personskada. Sätts denna reglering i kraft, skulle järnvägens nuvarande culpaansvar för skada på resandes personliga tillhörigheter och handresgods kvarstå endast när egendomen utsätts för skada under befordran utan att den resande samtidigt tillfogas personskada. Det kan ifrågasättas om inte det nuvarande culpaansvaret för resandes personliga tillhörigheter också i sistnämnda fall borde ersättas med ett skärpt ansvar. Utredningen diskuterar detta spörsmål under 3.4.

Har resande tillfogats sakskada under sådana omständigheter att järnväg är ansvarig för skadan enligt 1976 års lag, är järnvägen dock inte skyldig att ersätta skadan till den del denna — vid inrikes befordran — överstiger 5 000 kr, såvida inte järnvägen har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. När utredningen år 1974 föreslog nämnda belopp som ersättningsmaximum, kunde man mot bakgrund av erfarenheterna från tidigare skadereglering antaga att det under avsevärd tid framöver skulle komma att höra till undantagen att skadestånd reducerades med stöd av begränsningsregeln. Emellertid kan denna till följd av den snabba penningvärdesförsämringen numera bli aktuell för tillämpning i flera fall än som egentligen varit avsett. För att en fortsatt utveckling i denna riktning skall kunna undvikas bör, som utredningen förordar under 3.5, maximiersättningen inte längre anges som ett bestämt antal kronor utan på ett sätt som anknyter ersättningen till ett fast värde.

I vissa fall, nämligen när passagerare i spårfordon kommer till skada vid sammanstötning mellan spårfordon och motorfordon, kan den skadelidande bli berättigad till ersättning såväl enligt reglerna om det särskilda järnvägsansvaret som enligt trafikskadereglerna. Detta förhållande kan befaras medföra vissa olägenheter i form av onödiga regresser, dubblering av ersättningsprövningen och någon gång också dubbel skadeersättning. Utredningen anser därför att spårfordonspassagerares skadeståndskrav i nu avsedda fall bör kanaliseras till spårtrafikföretaget på sätt som anges under 3.6.

Som redovisats i avsnitt 3.1.2 behandlas vissa spörsmål om personbefordran för närvarande i järnvägstrafikstadgan. Det kan ifrågasättas i vilken utsträckning det är nödvändigt att reglera dessa spörsmål i författning. I den

mån en författningsreglering bedöms som nödvändig, återstår att avgöra om regleringen bör göras i lag eller i förordning. Utredningen diskuterar dessa frågor i avsnitt 3.7.

## 3.3 Begreppet ”resande”

Någon närmare definition av begreppet ”resande” lämnas inte i 1976 års lag. Det har heller inte varit nödvändigt att gå in på frågan under vilka förutsättningar en person, som varken uppehåller sig i järnvägsfordon eller håller på att stiga på eller stiga av ett sådant, bör betraktas som resande eller ej. En sådan person omfattas nämligen inte av järnvägsansvaret enligt 1976 års lag ens om han skulle vara att anse som resande.

Vid tillämpningen av den föreslagna järnvägstrafiklagen kommer det i personskadefall, som inte inträffat i järnvägsfordon eller vid på- eller avstigning, inte heller att finnas anledning att utreda om den skadade är resande eller ej. Enligt utredningens förslag skall nämligen ”resandeansvaret” också i fortsättningen bara omfatta skadefall som inträffat medan den skadade uppehöll sig i järnvägsfordon eller under på- och avstigning. Att en resande före påstigningen och efter avstigningen likställs med en utomstående kan knappast inge några betänkligheter om, såsom utredningen föreslår, järnvägens ansvarighet gentemot utomstående i princip blir den samma som ansvarigheten gentemot resande enligt 1976 års lag. De föreslagna undantagen från det rent strikta ansvaret gentemot utomstående, vilka undantag berör dels personer som skadas inom sådan del av spårområde som ej är upplåten för allmänheten, dels motorfordonstrafikanter, torde inte ha någon större betydelse för de resandes del. För de fall i vilka det nuvarande ”resandeansvaret” framstår som otillräckligt, t. ex. om en resande skadas till följd av järnvägsdriften medan han uppehåller sig på en perrong eller förflyttar sig mellan denna och stationshuset på anvisad väg, uppnås däremot ett tillfredsställande skadeståndsskydd för de resande, även om detta inte formellt sker genom en utsträckning av ”resandeansvaret”.

När någon skadats under vistelse i järnvägsfordon eller vid på- eller avstigning är det för tillämpning av 1976 års lag nödvändigt att fastställa den skadades egenskap av resande. Som resande kan, såvitt gäller tillämpningen av de särskilda reglerna för internationell befordran, endast den betraktas som är berättigad till befordringen i fråga på grund av innehav av internationell färdhandling. För att bli betraktad som inrikes resande behöver man däremot inte prestera någon formell legitimation i form av biljett eller annan färdhandling.[1] Som resande i inrikes trafik torde få anses envar som uppehåller sig på tåget med anledning av ett befordringsavtal som han har ingått eller åtminstone avser att ingå.

Även om man i enlighet med vad som förordas i motiven till 1976 års lag tillämpar en liberal praxis i fråga om vem som skall behandlas som resande, är det uppenbart att vissa personer för närvarande är uteslutna från möjligheten att göra ”resandeansvar” gällande, även om de skadats till följd av järnvägsdriften under vistelse i järnvägsfordon eller vid på- eller avstigning. Hit hör t. ex. den på tåget tjänstgörande järnvägspersonalen, personer som utan att själva ämna resa har följt någon annan upp på tåget och personer som uppen-

[1] Jfr prop. 1975/76: 7 s. 40.

barligen måste betecknas som "tjuvåkare". Om någon, som enligt det sagda inte kan anses som resande, skadas till följd av järnvägsdriften, svarar järnvägen för närvarande för skadan bara under förutsättning att vållande visas ligga järnvägen till last. I detta sammanhang har således tolkningen av resandebegreppet stor betydelse.

Utredningen föreslår inte några ändrade principer för tolkningen av resandebegreppet. Hur detta begrepp tolkas kommer emellertid att få väsentligt minskad betydelse, om utredningsförslaget genomförs. I den mån den skadade inte befinns vara resande, kan han nämligen med åberopande av reglerna i lagförslagets 5 kap. göra anspråk på samma skadeståndsskydd som skulle ha tillkommit honom som resande. De i 5 kap. föreskrivna undantagen från det rent strikta ansvaret synes nästan aldrig kunna aktualiseras när det gäller skada som till följd av järnvägsdrift inträffat i järnvägsfordon eller vid på- eller avstigning. Mot förslaget att personer, som utan att vara resande befinner sig på tåget, sålunda får samma skadeståndsskydd som resande torde några invändningar inte kunna riktas, i vart fall inte när det gäller järnvägsanställda eller andra vars närvaro på tåget är behörig. I fråga om rena "tjuvåkare" kan det möjligen ifrågasättas om de bör åtnjuta samma rätt till skadeersättning som vanliga resande. Härtill kan anmärkas att någon särbehandling av "tjuvåkare" inte ägt rum i 1886 års lag och att en särbehandling i skadeståndshänseende skulle vara en oproportionerligt hård sanktion mot gratisåkandet. Enligt utredningens mening är det också angeläget att i görligaste mån undvika undantag från lagregler, särskilt när undantaget, som i detta fall, skulle komma att sakna nämnvärd betydelse.

Även om det enligt utredningens förslag blir mindre betydelsefullt än för närvarande att skilja mellan resande och icke resande, kommer resandebegreppet också enligt den föreslagna lagen att spela en viss praktisk roll. Också enligt lagförslaget skall nämligen järnvägens ersättningsskyldighet för förlust av eller skada på resandes personliga egendom i regel vara begränsad till visst belopp. Någon motsvarande begränsning föreslås inte för fallet att sådan egendomsskada tillfogas annan än resande, exempelvis någon av tågpersonalen. Rent teoretiskt skulle det därför kunna inträffa att en "tjuvåkare" kunde göra anspråk på att få ersättning för förlorade eller skadade tillhörigheter med högre belopp än som vanligen kan utgå till resande. I den mån det bedöms som rimligt att beakta ett sådant hypotetiskt fall synes det ligga närmast till hands att i praxis utvidga resandebegreppet så, att det kommer att omfatta varje person som faktiskt befordras med tåget eller uppehåller sig på detta i väntan på befordran eller efter avslutad befordran.[1]

Som närmare framgår av avsnitt 3.4 kan frågan om den skadelidande är att anse som resande också aktualiseras när det gäller att avgöra efter vilka grunder järnvägen skall svara, när skada har inträffat i fråga om personlig egendom utan att den skadelidande samtidigt åsamkats personskada.

## 3.4 Ansvarigheten för handresgods m. m.

Om skada till följd av järnvägsdriften uppkommer på egendom som någon bär på sig eller med sig, skall för närvarande 1886 års lag tillämpas på skadan, utom när skadan gäller egendom som resande medför under befordringen, då

[1] Enligt den norska jernbaneansvarslova omfattar "resandeansvaret" utan något undantag varje person, som befinner sig på tåget.

i stället 1976 års lag är tillämplig. I båda fallen är den skadelidandes rätt till ersättning beroende av att han bevisar, att skadan orsakats genom vållande på järnvägens sida. Undantag från culpaprincipen gäller bara för det fall att resande som lidit sakskada också samtidigt tillfogats personskada. Av praktiska skäl har det rent strikta "resandeansvaret" i detta fall utsträckts att omfatta också sakskadan.

Som nämnts föreslår utredningen nu, att järnvägarna generellt skall bära skärpt ansvar för sakskada i de fall då ansvarigheten inte är särskilt reglerad. Om detta förslag genomförs och samtidigt den reglering av ansvaret för egendomsskador vilken nu finns i 1976 års lag bibehålls, skulle fallet att skada i samband med befordran uppkommer i fråga om egendom som resande medför — när den resande ej skadas själv — bli det enda, i vilket endast culpaansvar kan göras gällande mot trafikföretaget. Det kan finnas anledning att undersöka, om inte den föreslagna huvudregeln om rent strikt ansvar borde göras tillämplig också när det gäller nämnda fall av skada på personliga tillhörigheter och handresgods.

En närmare granskning synes emellertid visa, att den antydda skillnaden mellan resandes och utomståendes skadeståndsskydd mest är skenbar. Det torde nämligen i praktiken bara undantagsvis inträffa att egendom som utomstående bär på sig eller för med sig utsätts för skada genom spårdrift utan att den skadelidande samtidigt tillfogas personskada. Förutsättningar för uppkomsten av separat skada på personliga tillhörigheter synes med andra ord sällan vara för handen i andra situationer än då t. ex. en resande förvarar sitt handresgods och sina ytterkläder på ett annat ställe än där han själv uppehåller sig. För egendom som förvaras på detta sätt föreligger utöver järnvägsskaderisken andra och ofta mera sannolika skaderisker, t. ex. stöldrisken. Även om järnvägens ansvarighet för resandes personliga tillhörigheter skärptes till ett rent strikt ansvar, skulle förmodligen detta i praktiken inte göra det nämnvärt lättare för den skadelidande att få ersättning, eftersom det i detta läge säkerligen skulle komma att krävas klara bevis för att skadan orsakats av spårdriften. Det vore emellertid olyckligt om det på denna väg skulle utvecklas en allmän skärpning av kravet på visat orsakssammanhang mellan spårdriften och inträffad skada. Utredningen förordar därför att järnvägens ansvarighet i nu aktuella fall också i fortsättningen baseras på culpaprincipen.

Detta utesluter emellertid inte att en viss utvidgning av tillämpningsområdet för det nuvarande rent strikta ansvaret skulle kunna övervägas. En sådan utvidgning kunde vara på sin plats, när det föreligger ökad sannolikhet för att skadan har orsakats av spårdriften, t. ex. när skadan har inträffat i samband med ett trafikmissöde av sådan omfattning att personskada uppstått. Ett skäl till att särskilt pröva denna lösning är att man i den norska motsvarigheten till 1976 års lag infört en regel av innebörd att järnvägens skärpta ansvarighet för resandes personliga egendom skall gälla vid varje skadehändelse som över huvud taget medfört personskada för resande, således inte nödvändigtvis just för den resande som åsamkats den aktuella sakskadan.[1]

Den nämnda norska lagbestämmelsen måste anses innebära en tillfredsställande reglering när det är fråga om sakskador som tillfogas resande i samband med omfattande tågolyckor. Sådana är dock tämligen sällsynta, och det kan på goda grunder antas att de svenska järnvägarna vid behandlingen av ersättningskrav, som avser skador på passagerares egendom till följd av en större

[1] Se 4 § lov om jernbaneansvar overfor reisende (jernbaneansvarslova).

olyckshändelse, inte kommer att fästa alltför stort avseende vid om den ifrågavarande resanden själv har lidit personskada eller ej. När skada uppkommer på resandes egendom under mindre dramatiska förhållanden synes å andra sidan en regel som den norska kunna ge tämligen godtyckliga resultat. Huruvida järnvägen skall bli ersättningsskyldig för en viss sakskada skulle enligt en sådan regel kunna bli beroende av att den skadelidande av en tillfällighet fått veta att en annan resande åsamkats en personskada, som denne själv anser vara alltför obetydlig för att motivera något skadestånd. Det kan enligt utredningens mening knappast finnas anledning att efterbilda den norska lösningen.

I vissa fall av sakskada skall järnväg enligt 5 kap. 2 § förslaget till järnvägstrafiklag bära ett något utvidgat vållandeansvar. Detta ansvar innebär att järnvägen blir ersättningsskyldig inte bara när skadan har orsakats av fel eller försummelse på järnvägens sida utan också när skadan har orsakats genom bristfällighet i anordning av betydelse för järnvägsdriften. En skärpning av nuvarande vållandeansvar för skada avseende egendom i den resandes besittning till ett dylikt utvidgat vållandeansvar skulle kunna övervägas.

De praktiska effekterna av en sådan skärpning skulle emellertid bli obetydliga. Som framhållits i motiven till 1976 års lag finns det också ett intresse av att reglerna på denna punkt är de samma för inrikes och för internationell befordran.[1] En skärpning av järnvägens ansvarighet för handresgods m. m. måste begränsas till inrikes befordran, så länge inte någon ändring skett i de bestämmelser i CIV som reglerar den resandes rätt till ersättning för skada som tillfogas hans handresgods utan att han själv kommer till skada. Enligt dessa bestämmelser blir järnvägen inte ersättningsskyldig i andra fall än då den vållar skadan genom fel eller försummelse. Någon ändring härvidlag synes inte bli aktuell under den närmaste tiden. I samband med undertecknandet av COTIF har emellertid fördragsstaterna uppdragit åt Centralbyrån för internationella järnvägstransporter att särskilt utreda frågan om järnvägarnas ansvarighet för handresgods. Utredningen anser med hänsyn till det sagda, att den reglering som 1976 års lag innehåller på denna punkt bör bibehållas tills vidare.

## 3.5 Värdesäkring av ersättning för handresgods m. m.

Som nämnts behöver ett spårtrafikföretag enligt 1976 års lag i regel inte ersätta skada till den del den överstiger 5 000 kr, om skadan gäller egendom som resande bär på sig eller för med sig på resan. Skälet till att en sådan begränsning har genomförts är att trafikföretagen inte har ansetts böra belastas med ansvar för annan egendom än sådan som det kan anses brukligt och rimligt att en passagerare tar med sig på resan. När utredningen i oktober 1974 framlade sitt tidigare betänkande, framstod den föreslagna regeln om begränsning av skadeersättningen som en undantagsbestämmelse, vilken det endast sällan skulle bli aktuellt att tillämpa. Maximibeloppet 5 000 kr motsvarade då 59 procent av basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring. Numera (augusti 1980) utgör maximiersättningen omkring 32 procent av basbeloppet. I realiteten täcker således maximiersättningen nu inte stort mer än hälften av det värde som utredningen ansåg böra vara ersättningsgillt.

[1] Se prop. 1975/76: 7 s. 45.

För att en fortsatt urholkning av maximiersättningen skall kunna förhindras förordar utredningen att det ersättningsgilla värdet i fortsättningen inte anges i ett bestämt krontal utan som en kvotdel av basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring. När 1976 års lag trädde i kraft, utgjorde 5 000 kr exakt hälften av basbeloppet. Det ligger nära till hands att för framtiden låta maximiersättningen behålla ett fast värde motsvarande halva basbeloppet. Denna lösning förefaller så mycket mera befogad som den i stort sett överensstämmer med vad som tillämpas när ett motordrivet fordons förare eller passagerare uppbär ersättning för personliga tillhörigheter av fordonets trafikförsäkringsgivare eller av staten som självförsäkrare.[1] Sådan ersättning innefattar emellertid inte gottgörelse för förlust av pengar, biljetter eller andra värdehandlingar. Någon motsvarande inskränkning av ersättningen gäller för närvarande inte för passagerare i spårtrafik och bör, med hänsyn till önskemålet om likabehandling av passagerare i internationell och inrikes spårtrafik, inte heller komma i fråga.

## 3.6 Kanalisering av resandes skadeståndskrav

Enligt 1976 års lag blir ett spårtrafikföretag så gott som alltid skyldigt att ersätta personskador, som åsamkas dess resande till följd av spårdriften. Vid sidan av sin rätt till skadestånd av spårtrafikföretaget har den resande i vissa fall rätt till trafikskadeersättning enligt trafikskadelagen. Detta är förhållandet när resande med spårtrafikmedel skadas antingen vid sammanstötning mellan spårfordon och motordrivet fordon eller då hans befordran efter avbrott i spårtrafiken utförs med motordrivet fordon. Också för sakskada kan spårtrafikant ha rätt till trafikskadeersättning. Detta är fallet om skadan har uppkommit vid kollision mellan spårfordon och motordrivet fordon. Trafikskadeersättning kan också utgå om spårtrafikpassagerare till följd av avbrott i spårtrafiken befordras med motordrivet fordon och därvid tillfogas sakskada genom trafik med annat motordrivet fordon, förutsatt att skadan orsakats genom vållande vid förandet av detta fordon eller genom bristfällighet på det. Rätt till trafikskadeersättning för sakskada föreligger däremot inte från trafikförsäkringen för det fordon vari passageraren själv färdas, men begränsad skadeersättning kan utgå enligt särskilt åtagande av försäkringsgivare eller av staten som självförsäkrare.

I den mån spårtrafikpassagerare framställer sina ersättningsanspråk mot trafikförsäkringsgivare, är således dessa i nu angivna fall skyldiga att betala trafikskadeersättning för uppkommen skada. Enligt 20 § andra stycket trafikskadelagen får emellertid försäkringsanstalt kräva ersättningen åter från spårtrafikföretag som är ansvarigt för skadan. Hur ersättningsskyldigheten slutligt skall bäras avgörs efter vad som är skäligt med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Den närmare innebörden av nämnda regressbestämmelser förefaller ganska oklar. Mot bakgrund av vad som uttalas i motiven till trafikskadelagen synes det emellertid rimligt att vänta en sådan tillämpning av regressbestämmelserna, att spårtrafikföretagen i stor utsträckning kommer att åläggas den slutliga ersättningsskyldigheten för skador, för vilka de svarar på objektiv grund.[2] OM den slutliga ersättningsskyldigheten för spårtrafikpassagerares skador så-

[1] Jfr förordningen (1976: 472) om statliga myndigheters tillämpning av trafikskadelagen.

[2] Jfr prop. 1975/76:15 s. 88 f o. 130.

lunda i allmänhet kan antas komma att åvila spårtrafikföretagen, finns det anledning att hindra att skaderegleringen sker via omvägen över trafikskadeförsäkringen. Detta kan åstadkommas genom en regel av innebörd att spårtrafikpassagerare inte har rätt att kräva trafikskadeersättning annat än då han visar, att han inte har kunnat få skadan ersatt av spårtrafikföretaget.

Om spårtrafikpassagerares rätt till trafikskadeersättning, såsom utredningen föreslår under 6.2.3.5, framdeles inskränks till fall då skadan orsakas genom vållande i samband med förande av motordrivet fordon eller genom bristfällighet på fordonet, kan visserligen behovet av en kanaliseringsregel av det slag som nu nämnts minska, eftersom också benägenheten att kräva ersättning enligt trafikskadelagen i stället för skadestånd av spårtrafikföretaget kan antas bli mindre. Å andra sidan ökar olägenheterna för trafikförsäkringsanstalterna av att i första omgången utsättas för ersättningsanspråk, eftersom utredningsarbetet kommer att bli mera omfattande, om ersättning inte längre skall utgå på objektiv grund. Kanaliseringsregeln torde därför även under dessa förhållanden ha en uppgift att fylla.

Genom kanaliseringsregeln torde man kunna minska antalet onödiga utredningar och regresser och förhindra att samma skada ersätts från båda de i och för sig tillämpliga ersättningssystemen. Däremot är regelns primära syfte inte att öka den andel av utgivna ersättningar som spårtrafikföretagen slutligt skall stå för. Dessa avses, liksom för närvarande, kunna göra gällande rätt till trafikskadeersättning enligt 19 § första stycket trafikskadelagen.

Ett spårtrafikföretag är, som nämnts tidigare, ansvarigt också för skada som tillfogas dess passagerare, när dessa på grund av avbrott i spårtrafiken befordras med annat transportmedel. I sådant fall ansvarar emellertid spårtrafikföretaget enligt de regler som gäller för det använda befordringssättet. Detta torde innebära, att ett spårtrafikföretag, som vid avbrott i spårtrafiken befordrar eller låter befordra sina resande med motorfordon, i sin egenskap av transportör har att svara enligt allmänna skadeståndsregler för skada som tillfogas de resande under befordringen. I denna situation åtnjuter den resande ett betydligt längre gående skydd enligt trafikskadelagen. Det kan enligt utredningens mening inte komma i fråga att hindra den resande från att utnyttja detta. Kanaliseringsregeln bör således inte göras tillämplig på detta fall.

För skada i fråga om egendom som resande bär på sig eller medför som handresgods är spårtrafikföretags ansvarighet — frånsett fall då skadan orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet på företagets sida — begränsad till visst belopp, för närvarande 5 000 kr. I den mån sådan skada skall gottgöras genom trafikskadeersättning, skall skadan däremot i princip ersättas fullt ut. Begränsning av ersättningens storlek skall tillämpas endast om ersättningen skall utgå från trafikförsäkringen för det fordon i vilket den ifrågavarande resanden färdades. Det finns enligt utredningens mening inte någon anledning att låta spårtrafikpassagerare vidkännas den i förhållande till spårtrafikföretaget gällande ersättningsbegränsningen också i förhållande till trafikförsäkringsgivaren. Om en sådan passagerare i och för sig har rätt till trafikskadeersättning bör således kanaliseringsregeln inte hindra honom från att kräva trafikskadeersättning för den del av skadan som spårtrafikföretaget med hänvisning till järnvägslagstiftningens regler om ersättningens begränsning vägrat att gottgöra.

Självfallet bör kanaliseringsregeln inte heller hindra den resande från att i

första hand begära trafikskadeersättning, om det är uppenbart att spårtrafikföretaget är fritt från ansvarighet för skadan. En sådan situation kan föreligga i det i motiven till 1976 års lag omnämnda fallet att en bil kör igenom nedfällda bommar och därefter kolliderar med ett järnvägståg.[1] Vidare bör det vara den resande obetaget att kräva trafikskadeersättning, om det skadeståndsskyldiga spårtrafikföretaget är insolvent, ett fall som sannolikt kommer att vara ovanligt men inte helt kan uteslutas, om företag med svag ekonomi, t. ex. en museijärnväg, utsätts för omfattande skadeståndskrav.

## 3.7 Befordringsskyldighet m. m.

Även om huvuddelen av gällande författningsbestämmelser om personbefordran med järnväg återfinns i lag, har vissa personbefordringsfrågor reglerats i järnvägstrafikstadgan i administrativ ordning. Till dessa hör, som framgår av avsnitt 3.1.2, frågan om järnvägens skyldighet gentemot samhället att åtaga sig personbefordran. Befordringsskyldigheten är av offentligrättslig natur men, som framhållits i avsnitt 2.3.1, samtidigt grundval för civilrättsliga förpliktelser. Bestämmelser om dessa torde inte kunna meddelas på annat sätt än genom lag. Utredningen har därför i förslaget till järnvägstrafiklag tagit upp ett lagrum på vilket den som lider skada till följd av att järnväg åsidosätter sin befordringsplikt kan grunda ersättningsanspråk mot järnvägen. Eftersom detta lagrum bör vara tillämpligt inte bara på personbefordran utan också på godsbefordran och befordran av inskrivet resgods, har lagrummet placerats bland de allmänna bestämmelserna i lagförslagets första kapitel.

Befordringsplikten föreslås i övrigt bli reglerad genom en särskild förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m. I utredningens förslag till sådan förordning har principiell skyldighet för järnväg att utföra befordran av resande och inskrivet resgods föreskrivits i 1 resp. 3 §. Dessa paragrafer överensstämmer till innehållet i huvudsak med 6 § första stycket järnvägstrafikstadgan.

Från befordringsplikten måste vissa undantag medges. Enligt 10 § första stycket järnvägstrafikstadgan får järnväg vägra att befordra den som stör ordningen, som uppträder berusad, som äventyrar eller kan befaras äventyra säkerheten eller som ej ställer sig till efterrättelse järnvägspersonals tillsägelse i tjänsten. Detta gäller även om personen i fråga innehar biljett eller har erlagt befordringsavgift. I fall då ett befordringsavtal redan kommit till stånd, innebär järnvägens vägran att utföra befordringen, att järnvägen häver befordringsavtalet. Huruvida hävning får ske är visserligen en civilrättslig fråga, men enligt utredningens mening är det inte nödvändigt att uttryckligen ange hävningsförutsättningarna i lag, särskilt som den föreliggande situationen i stort sett täcks av bestämmelser i lagförslagets 6 kap. Där har i utredningens förslag införts de bestämmelser som nu återfinns i lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde. Enligt dessa bestämmelser får järnvägen under vissa betingelser, om nödvändigt med våld, från järnvägsområdet avlägsna sådana personer som enligt det ovan sagda kan vägras befordran. Järnvägens mindre långtgående befogenhet att vägra dem befordran torde följaktligen inte behöva nämnas. Järnvägens rätt att avlägsna personer från järnvägsområdet innefattar emellertid inte ”den som ej ställer sig till efterrättelse järn-

[1] Se prop. 1975/76: 7 s. 69.

vägspersonals tillsägelse i tjänsten". I den mån en sådan ohörsamhet inte innebär att ordningen störs eller säkerheten äventyras, kan det ifrågasättas om ohörsamheten under alla förhållanden bör kunna åberopas som hävningsgrund. Emellertid låter det sig knappast göra att i lag fastställa det mått av ohörsamhet som måste föreligga i det enskilda fallet för att hävning av befordringsavtalet skall kunna anses berättigad.

Utredningen anser således att bestämmelser om järnvägens rätt att häva ett ingånget personbefordringsavtal kan undvaras. Däremot finns det anledning att i anslutning till bestämmelserna om järnvägs personbefordringsskyldighet ange de ovan nämnda undantagen från denna. Utredningen har därför som 2 § i förslaget till förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m. tagit upp en bestämmelse som motsvarar 10 § första stycket järnvägstrafikstadgan.

Den som vägras befordran har enligt vad som uttryckligen anges i järnvägstrafikstadgan rätt att återfå erlagd befordringsavgift utom för sträcka som han tillryggalagt. Enligt utredningens mening kan författningsregler härom undvaras.

Som en inskränkning i befordringsskyldigheten kan man också betrakta den reglering som järnvägstrafikstadgan innehåller i fråga om befordran av sjuka personer. För sådan befordran skall enligt 11 § järnvägstrafikstadgan socialstyrelsen efter förslag av järnvägen fastställa "bestämmelser med avseende på sättet för befordringens genomförande och den resandes förhållande därunder", vilka bestämmelser skall upptagas i normalvillkoren. I enlighet därmed har i normalvillkoren art. 7 angivits att personer, som lider av någon av vissa uppräknade sjukdomar, inte får befordras med järnväg. Därutöver föreskrivs endast att personer, som lider av annan sjukdom och på grund av denna kan antagas komma att förorsaka medresande obehag, får resa endast i särskild vagn eller kupé.

Vad normalvillkoren sålunda faktiskt kommit att innehålla om sjuka personers rätt till befordran överensstämmer inte särskilt nära med de riktlinjer som anges i 11 § järnvägstrafikstadgan. Denna paragraf torde därför, frånsett det däri meddelade uppdraget till socialstyrelsen, få betraktas som betydelselös. Föreskrifter av det slag som återgivits i normalvillkoren art. 7 torde för övrigt socialstyrelsen kunna fastställa redan med stöd av sin instruktion, enligt vilken styrelsen bl. a. skall ha tillsyn över bekämpandet av smittsamma sjukdomar samt över åtgärder till förekommande av sådana sjukdomars införande och utbredning i landet.[1] Inte heller i fråga om kompetensen att meddela föreskrifter rörande befordran av sjuka synes det sålunda behövas några särskilda regler.

Enligt järnvägstrafikstadgan får resande medföra handresgods i skälig mängd. Denna föreskrift är ganska intetsägande, vilket också gäller stadgans bestämmelser om vilka slag av egendom som inte får medföras som handresgods. Det ligger i järnvägens kommersiella intresse att, så långt utrymmes- och säkerhetsskäl tillåter det, tillmötesgå de resandes önskemål om att få medföra handresgods. Med hänsyn härtill torde det kunna överlämnas åt järnvägarna själva att i sina befordringsvillkor ange de begränsningar de vill förbehålla sig i fråga om de resandes rätt att medföra handresgods.

Däremot torde det alltjämt krävas författningsreglering av järnvägens rätt att undersöka handresgods och järnvägens rätt att avbryta en redan påbörjad befordran av sådan egendom. De bestämmelser om undersökning av resgods

[1] Se 3 § förordningen (1967: 606) med instruktion för socialstyrelsen (omtryck 1977: 968).

som utredningen har tagit upp i lagförslagets 6 kap. föreslås därför bli tillämpliga också på egendom som den resande vill föra med sig som handresgods. I fråga om järnvägens rätt att vägra befordran av egendom som den resande vill ha med sig som handresgods föreslår utredningen en lagbestämmelse som i huvudsak överensstämmer med nuvarande reglering av ämnet. Till skillnad från denna innebär emellertid utredningens förslag att egendom, som i strid med gällande föreskrifter medförs som handresgods, inte undantagslöst får avlägsnas från järnvägens område. Järnvägen får enligt förslaget inte sätta sig i besittning av sådan egendom i andra fall än då den resande trots uppmaning underlåter att själv avlägsna egendomen från tåget eller då denna är så farlig att den genast måste tas om hand. För omhändertagen egendom bör järnvägen principiellt anses ha vårdplikt. Denna får dock enligt utredningens förslag sättas åsido i den utsträckning som detta påkallas av behovet av åtgärder till skydd mot egendomens farlighet. Bestämmelserna om förfarandet med egendom som visar sig vara otillåten för befordran som handresgods har ett nära samband med bestämmelserna om järnvägens undersökningsrätt. De har därför placerats i anslutning till dessa i lagförslagets 6 kap.

Utredningen har övervägt att föreslå föreskrifter om ersättningsskyldighet för den resande för det fall att hans åtgärd att föra med sig egendom som inte är tillåten för befordran som handresgods skulle ge upphov till kostnad eller skada för järnvägen. Emellertid har utredningen kommit till slutsatsen att en regel om skärpt ansvar för den resande i dessa fall skulle få mycket begränsad användning i praktiken.

# 4 Regleringen av godsbefordran

## 4.1 Gällande rätt

### 4.1.1 *Allmän lag*

I 1886 års lag upptogs i 12 § en bestämmelse av innehåll att i fråga om järnvägs ansvarighet för skada på gods, som järnvägen mottagit till befordran, skulle gälla "vad därom är eller framdeles varder särskilt stadgat". Vid tiden för tillkomsten av 1886 års lag gällde, som tidigare nämnts, för godsbefordran med statens järnvägar de villkor som hade fastställts i ett reglemente utfärdat den 4 april 1862. På motsvarande sätt reglerades godsbefordran med enskild järnväg genom det trafikreglemente som Kungl. Maj:t hade att fastställa, innan enskild järnväg fick öppnas för trafik. Frågan hur järnvägs ansvarighet vid godsbefordran skulle regleras i framtiden lämnades öppen i 1886 års lag. Att en lagreglering av ämnet så småningom skulle komma till stånd tycks man dock ha räknat med .[1] För inrikes godsbefordran har emellertid någon reglering genom lag hittills inte genomförts. Också internationell godsbefordran med järnväg har i huvudsak lämnats utan reglering i allmän lag. Endast enstaka spörsmål av exekutionsrättslig art har reglerats i sådan ordning, senast i den förut nämnda lagen (1974: 744) om verkställighet av utländsk dom som meddelats enligt vissa internationella järnvägsfördrag m. m.

### 4.1.2 *Administrativa föreskrifter*

Som framgått av framställningen under 1.2 reglerades godsbefordran med järnväg till en början av reglementen som fastställdes för varje järnväg för sig. Den som avlämnade gods till befordran med järnväg ansågs därigenom ha underkastat sig de i järnvägens reglemente angivna villkoren. Formellt sett grundades regleringen av godsbefordringen således på vad som hade överenskommits mellan transportkunden och det järnvägsföretag som han hade anlitat. Emellertid fanns inga egentliga skillnader i de olika reglementenas innehåll, och som nämnts skedde efter 1879 fastställelsen av reglementen för nytillkomna enskilda järnvägar på det sättet att statens järnvägars trafikreglemente förklarades skola i tillämpliga delar gälla också för den nya järnvägen. I realiteten förelåg alltså en enhetlig, av Kungl. Maj:t föreskriven reglering av rättsförhållandet mellan transportkunder och transportörer vid järnvägsbefordran av gods.

I och med att de olika järnvägarnas trafikreglementen år 1914 ersattes av vår första järnvägstrafikstadga blev godsbefordran med järnväg också i for-

[1] Jfr Herslow s. 37.

mellt avseende underkastad en direkt författningsreglering. Till innehåll och omfång var denna reglering i hög grad ett resultat av påverkan från det internationella godsbefordringsfördrag som Sverige tillträtt 1907. Den med 1914 års stadga införda metoden att föreskriva direkt tillämpliga, detaljerade regler för järnvägsbefordran fick användning också i 1925 års järnvägstrafikstadga.

När 1925 års stadga ersattes med nu gällande järnvägstrafikstadga (1966: 202), ändrades lagstiftningstekniken såtillvida som stadgans bestämmelser inte längre formulerades som för befordringarna direkt tillämpliga normer utan så långt möjligt som anvisningar som järnvägarna har att iaktta när de utformar sina befordringsvillkor. Fullt konsekvent har denna teknik dock inte gått att tillämpa.

### 4.1.3 *Huvuddragen av järnvägstrafikstadgans reglering av godsbefordran*

Järnvägstrafikstadgans 4 kap., som omfattar 30—75 §§, innehåller huvuddelen av stadgans regler om befordran av gods. Dessutom finns på andra ställen i stadgan föreskrifter om reklamation, preskription etc., som är tillämpliga också på godsbefordran.

#### 4.1.3.1 Tillämpningsområde

Järnvägstrafikstadgan är tillämplig på befordran i allmän trafik på järnväg i Sverige, förutsatt att befordringen sker mot vederlag. På godsbefordran som är underkastad CIM kan dock järnvägstrafikstadgan tillämpas endast när det gäller frågor som inte är materiellt reglerade i det internationella fördraget. Har avtal ingåtts om godsbefordran som faller under stadgan, är denna tillämplig även på befordran som till avtalets fullgörande utförs med vägfordon.

Att parterna slutit ett befordringsavtal som enligt det sagda faller under järnvägstrafikstadgan innebär emellertid inte, att denna utan vidare kan tillämpas på parternas mellanhavande. Först när järnvägen har mottagit godset till befordran och därjämte mottagit fraktsedel, blir stadgans bestämmelser tillämpliga. Om varuhavaren väl har överlämnat godset till järnvägen men inte tillika lämnat fraktsedel, skall således exempelvis frågan om järnvägens ansvarighet för skada som uppkommit på godset medan järnvägen haft det om hand utan att befordra det i princip inte bedömas efter järnvägstrafikstadgans ansvarighetsregler. Är järnvägen villig att utföra befordran utan fraktsedel, blir dock stadgan i tillämpliga delar bestämmande för befordringsavtalet så snart järnvägen mottager godset till befordran.

I princip är järnvägstrafikstadgan tillämplig i fråga om allt slags gods som transporteras på järnväg. Undantag föreskrivs endast för post under postverkets vård. Det ankommer i regel på järnvägen själv att avgöra vilket gods den vill mottaga till befordran. Endast på sådana linjer för vilkas drift ersättning av allmänna medel utgår föreligger en offentligrättslig förpliktelse för järnvägarna att utföra godsbefordran. Emellertid kan järnvägarna, även när de har sådan befordringsplikt, vägra transport av sådana godsslag — framför allt farligt eller otympligt gods — som de i normalvillkoren har angett som uteslutna från befordran. När det gäller vissa andra godsslag, kan järnvägarna som villkor för befordran kräva, att särskilda i normalvillkoren angivna för-

utsättningar skall vara uppfyllda, t. ex. att godset är förpackat på speciellt sätt eller att det åtföljs av skötare eller tillsynsman.

### 4.1.3.2 Avtalsfrihetens omfattning

Efter tillkomsten av 1966 års järnvägstrafikstadga synes det vara klart att rättsförhållandet mellan en järnväg och den som anlitar järnvägen för befordran av gods skall anses vara av civilrättslig natur och att parternas inbördes rättigheter och skyldigheter med avseende på befordringen i första hand bestäms av vad parterna har avtalat. Föreskrifterna i 1966 års stadga är, som nämnts, i stor utsträckning formulerade som anvisningar för järnvägarnas handlande vid utformningen av avtalsvillkoren. Anvisningarna begränsar emellertid inte järnvägarnas förhandlingsfrihet i annan mån än att en järnväg inte får betinga sig villkor som innefattar inskränkning i de rättigheter som enligt stadgan skall tillkomma trafikanterna. Har någon sådan inskränkning ändå överenskommits, är överenskommelsen, enligt vad som uttryckligen fastslås i stadgan, inte bindande för trafikanten. Stadgan fungerar således som ett till trafikantens förmån tvingande regelkomplex.

Full avtalsfrihet föreligger således när det gäller att upprätta villkor som ger trafikanten en bättre ställning än den stadgan tillförsäkrar honom. Under vissa förutsättningar kan emellertid ett avtalsvillkor vara att betrakta som giltigt, även om villkoret innebär eftergift av någon rätt som trafikanten normalt skall åtnjuta enligt stadgan. Detta är förhållandet, om godsets ovanliga eller farliga beskaffenhet eller dess tillstånd gör det skäligt att lindra järnvägens ansvarighet eller på annat sätt göra avkall på de rättigheter som eljest skulle ha tillkommit trafikanten. Motsvarande utrymme för avtalsfrihet föreligger när befordringen skall äga rum under så speciella förhållanden att avsteg från den normala regleringen ter sig motiverade.

Som rättslig grund för järnvägarnas godsbefordran anses som sagt i varje särskilt fall ett privaträttsligt avtal ligga. Detta innebär självfallet inte att varje befordringsavtal behöver utformas individuellt. Den som anser sig kunna avstå från förhandlingar om speciella avtalsvillkor skall ha möjlighet att ingå befordringsavtal i enlighet med av järnvägarna tillhandahållna enhetliga avtalsvillkor. Sådana standardvillkor är varje järnväg skyldig att fastställa under namn av *normalvillkor*.

### 4.1.3.3 Fraktsedel

I järnvägstrafikstadgan förutsätts att den som överlämnar gods för befordran med järnväg skall upprätta fraktsedel. Det framgår dock av stadgan att järnvägen kan efterge kravet på fraktsedel.

Fraktsedel består av minst två delar, benämnda fraktsedelsoriginal och fraktsedelsdubblett. Stadgan utgår från att den av avsändaren upprättade fraktsedeln överlämnas till järnvägen samtidigt med godset. Fraktsedelsoriginalet behålls av järnvägen för att överlämnas till mottagaren. Dubbletten återställs till avsändaren.

Fraktsedeln är i första hand avsedd att vara ett bevismedel. När järnvägen mottager godset till befordran, skall den därför genom stämpling eller på annat lämpligt sätt i fraktsedelns nämnda båda delar erkänna mottagandet, var-

vid dagen för mottagandet skall anges. När detta sker, får fraktsedeln ett bevisvärde som normalt gör det onödigt att förebringa annan bevisning om att järnvägen har mottagit det i fraktsedeln angivna godset för den befordran som framgår av fraktsedeln. Uppgifter i fraktsedeln om innehållet i sluten förpackning eller om godsets vikt tillmäts emellertid inte särskilt bevisvärde, om inte järnvägen bekräftat dem genom anteckning i fraktsedeln. Det samma gäller fraktsedelsuppgift om antalet kollin i de fall då godset har lastats av avsändaren.

Något exklusivt bevismedel är fraktsedeln emellertid inte. Kan det genom annan bevisning, t. ex. vittnesmål, styrkas att uppgift i fraktsedeln inte återger det rätta förhållandet, skall uppgiften lämnas åsido. Så länge sådan bevisning inte har förebragts, skall däremot fraktsedelns uppgifter, med förut nämnda undantag, tagas för goda.

Om järnvägen finner att gods som överlämnas för befordran är i bristfälligt skick eller företer tecken på att vara skadat, får järnvägen anteckna detta i fraktsedeln och kräva, att avsändaren godkänner anteckningen. Frånvaron av sådan anteckning i fraktsedeln torde medföra en presumtion för att godset var i gott synligt tillstånd, när det mottogs till befordran.

Utöver sin funktion som bevismedel fyller fraktsedeln en köprättslig funktion. För järnvägsfraktsedeln gäller nämligen för närvarande sådana regler att en säljare under de förutsättningar som anges i 16 § KöpL blir berättigad att kräva, att köparen betalar köpeskillingen mot att säljaren tillhandahåller honom fraktsedelsdubbletten.

Möjligheten att använda fraktsedelsdubbletten på detta sätt föreligger när det sålda godset vid handelsköp skall sändas från avlämningsorten till bestämmelseorten. Att reglerna i 16 § KöpL, varigenom köparen åläggs att betala köpeskillingen inte först när han får godset utan redan när han får transportdokumentet i sin besittning, har kunnat bli tillämpliga i fråga om järnvägsfraktsedeln, beror på järnvägstrafikstadgans föreskrifter att en avsändare, sedan han har överlämnat godset för befordran, inte får ändra fraktavtalet utan att visa upp fraktsedelsdubbletten. En köpare som har fått fraktsedelsdubbletten i sin hand kan således vara säker på att järnvägen inte kommer att följa någon anvisning från säljarens sida av innebörd att godset inte skall tillställas köparen. Skulle järnvägen trots allt åtlyda en sådan anvisning, blir järnvägen enligt uttrycklig föreskrift i järnvägstrafikstadgan skyldig att ersätta den skada som härigenom har orsakats mottagaren (köparen).

### 4.1.3.4 Undersökning av godset

Enligt uttryckliga bestämmelser i järnvägstrafikstadgan har järnvägen rätt att undersöka gods som överlämnas till järnvägen. Undersökningsrätten tillgodoser dels järnvägens kommersiella intresse av att kunna fastställa om fraktsedelns uppgifter, t. ex. om godsets vikt, är riktiga, dels dess intresse av att godset inte äventyrar säkerheten eller medför störningar i driften. Undersökning som inte påkallas av säkerhets- eller driftskäl får i regel inte utföras annorstädes än på avsändningsstationen eller bestämmelsestationen. I fråga om förfarandet i samband med undersökning ges detaljerade föreskrifter i järnvägstrafikstadgan.

### 4.1.3.5 Järnvägens hävningsrätt

Till skillnad från de tidigare järnvägstrafikstadgorna innehåller 1966 års stadga regler om hävning av befordringsavtalet. Enligt dessa får järnväg förbehålla sig rätten att häva ett ingånget befordringsavtal, om det visar sig att det gods som avtalet avser har lämnats in under oriktig eller vilseledande benämning eller med angivande av för låg vikt eller — om det är fråga om farligt gods — utan behövliga upplysningar om farans art. Hävningsrätt föreligger dock ej om befordringen — trots att avsändaren lämnat inkorrekta eller otillräckliga uppgifter om godset — kan genomföras utan olägenhet. Järnvägen får inte heller häva befordringsavtalet, om den redan när den mottog godset till befordran kände till de verkliga förhållandena i fråga om godsets beskaffenhet, vikt eller farlighet. Hävning får inte ske utan att järnvägen genast sänder underrättelse härom till varuhavaren.

Trots att befordringsavtalet blivit hävt, kvarstår en viss skyldighet för järnvägen att ta vård om godset. Sålunda måste järnvägen — i den mån det utan olägenhet kan ske på den plats där godset finns — vidta nödvändiga åtgärder för att skydda godset mot förlust, minskning och skada under den tid som varuhavaren skäligen får anses behöva för att ta hand om godset. Farligt gods får dock oskadliggöras eller förstöras, om omständigheterna påkallar det.

Om befordringsavtalet har hävts först efter det att befordringen har påbörjats, har järnvägen rätt att uppbära de befordringsavgifter och den kostnadsersättning som belöper på den utförda befordringen. Järnvägen har också rätt till ersättning för de kostnader som har nedlagts på vården av godset efter det att befordringen har avbrutits.

### 4.1.3.6 Utlämning av gods

I fråga om befordringsavtalets fullgörande från järnvägens sida föreskriver järnvägstrafikstadgan, att järnvägen skall på bestämmelsestationen överlämna fraktsedelsoriginalet och utlämna godset till mottagaren. När det gäller styckegods kan dock järnvägen — om inte annat har avtalats — i stället välja att överlämna fraktsedelsoriginalet och utlämna godset hos mottagaren. I enlighet med denna bestämmelse forslas stora mängder gods med bil till mottagarna utan att godset någonsin finns på bestämmelsestationen.

Befordringsavtalet skall från järnvägens sida fullgöras inom viss tidrymd. Denna tidrymd, *leveransfristen,* bestäms i första hand av parterna genom avtal. Skulle någon leveransfrist inte vara avtalad, åligger det järnvägen att fullgöra befordringsavtalet inom den tid som kan anses skälig med hänsyn till omständigheterna.

Till en början är befordringsavtalet ett mellanhavande enbart mellan avsändaren och transportören. Det förutsätts emellertid att mottagaren vid en viss senare tidpunkt i eget namn skall kunna göra gällande de rättigheter som tillkommer honom enligt befordringsavtalet. Denna tidpunkt infaller enligt järnvägstrafikstadgan normalt vid godsets ankomst till bestämmelsestationen. Fastän godset inte har kommit fram till bestämmelsestationen, får emellertid mottagaren göra sin rätt gällande, om godset kan betraktas som förlorat. Sålunda får mottagaren göra gällande sina rättigheter enligt befordringsavtalet — eller rättare sagt i huvudsak sin rätt till surrogatprestation i form av skade-

stånd — så snart järnvägen har fastställt att godset har gått förlorat. Även om någon förlust inte konstateras, får mottagaren göra gällande sina rättigheter enligt befordringsavtalet, om järnvägen ej kan utlämna godset inom en månad efter utgången av avtalad leveransfrist eller, om leveransfristen inte är bestämd genom avtal, inom sex veckor från det att järnvägen tog emot godset till befordran. Genom avtal med järnvägen kan dock avsändaren hindra mottagaren från att "inträda i fraktavtalet", dvs. att göra gällande rätt som tillkommer honom enligt nämnda regler.

Om mottagaren enligt det sagda har fått rätt att inträda i befordringsavtalet och uttryckligen eller genom konkludent handlande åberopar denna rätt, avskärs därmed avsändaren i princip från möjligheten att vidare förfoga över godset. Detta kan ske utan att mottagaren tar godset i besittning. Begär han, såsom i regel sker, att få ut godset och i förekommande fall fraktsedelsoriginalet, är han emellertid skyldig att dels lämna kvitto på mottagandet, dels påta sig betalningsansvaret för de kostnader som enligt befordringsavtalet skall påföras honom. För att mottagaren skall få göra sin rätt gällande genom att kräva skadestånd för förlust av godset fordras däremot inte något betalningsåtagande från hans sida.

Normalt fullgör järnvägen sitt befordringsåtagande genom att utlämna godset till mottagaren. Järnvägstrafikstadgan nämner emellertid två fall, i vilka järnvägen skall anses ha fullgjort befordringsavtalet, fastän sådan utlämning inte har skett. Det ena fallet är för handen när gods, vars lossning åligger mottagaren, på dennes begäran ställs till hans förfogande för lossning. Det andra fallet föreligger, när järnvägen lämnar godset till tull- eller annan myndighet enligt de bestämmelser som gäller därom.

Som nämnts fullgörs befordringsavtalet från järnvägens sida i regel genom att godset utlämnas till mottagaren. Självfallet kan dock inte utlämning ske mot mottagarens vilja. Om mottagaren, sedan han väl inträtt i befordringsavtalet, vägrar att mottaga godset, blir följden emellertid i allmänhet att järnvägen kan göra sig fri från sitt befordringsåtagande genom att lägga upp godset till förvaring för mottagarens räkning. Från denna princip föreskriver järnvägstrafikstadgan undantag, när mottagarens vägran beror på att järnvägen inte efterkommer hans begäran om undersökning av godset för att utröna om det har minskats eller skadats. När mottagaren begär sådan undersökning, kan järnvägens befordringsåtagande således inte anses fullgjort, så länge undersökningen inte har kommit till stånd.

#### 4.1.3.7 Efterkrav

I viss mån modifieras reglerna om utlämning av godset genom järnvägstrafikstadgans föreskrifter om efterkrav. Om avsändaren belagt godset med efterkrav till visst belopp, får nämligen järnvägen inte utlämna godset till mottagaren utan att denne erlägger efterkravsbeloppet. Uppburet efterkravsbelopp skall järnvägen så snart som möjligt tillföra avsändaren.

#### 4.1.3.8 Ändring av befordringsavtalet

Under ovanstående rubrik behandlar järnvägstrafikstadgan vissa avsändaren tillkommande befogenheter, vilka i frakträtten ofta sammanfattas i termen

"förfoganderätt". Enligt hithörande regler har avsändaren principiellt rätt att under befordringens gång ensidigt ändra befordringsavtalets innehåll eller, annorlunda uttryckt, rätt att förfoga över godset under befordringen. I enlighet härmed får avsändaren förordna t. ex. att godsets utlämning skall uppskjutas, att godset skall utlämnas till annan än den i fraktsedeln angivne mottagaren eller att godset skall utlämnas på station under vägen eller återsändas till avsändningsstationen.

De nu nämnda förordnandena jämte ett antal andra i stadgan uppräknade förordnanden är järnvägen skyldig att följa, om det inte föreligger bestämda, i stadgan särskilt angivna hinder häremot. Vill avsändaren att befordringsavtalet skall ändras i annat hänseende, har järnvägen fria händer att avgöra om den vill medge ändring eller ej. Järnvägen måste dock också i sådant fall iaktta vad som nedan sägs om uppvisande av fraktsedelsdubbletten.

Som nämnts redan under 4.1.3.3 kan en säljare använda järnvägsfraktsedeln för att få rätt till betalning mot dokument enligt 16 § KöpL. Detta förutsätter att en köpare, som förvärvar fraktsedelsdubbletten mot betalning av köpeskillingen för godset, måste vara skyddad mot eventualiteten att säljaren ändrar befordringsavtalet (förfogar över godset) till förfång för köparen. Järnvägstrafikstadgan föreskriver därför, att järnvägen inte får godta ändring av befordringsavtalet, om inte avsändaren företer fraktsedelsdubbletten. Järnvägen är skyldig att göra sådana anteckningar i fraktsedelsdubbletten att denna utvisar i vad mån befordringsavtalet har ändrats.

Vissa ändringar av befordringsavtalet har endast interimistisk karaktär, eftersom de lämnar öppet hur befordringen skall slutföras. Detta är fallet med förordnande om att befordringen skall avbrytas eller om att godsets utlämning skall uppskjutas. Har befordringsavtalet ändrats genom sådant förordnande, riskerar avsändaren att järnvägen med stöd av järnvägstrafikstadgans regler betraktar befordringen som avslutad, om han inte inom två dagar meddelar sådant förordnande rörande det fortsatta förfarandet med godset som järnvägen är skyldig att följa. Sker ej detta, får järnvägen lägga upp godset till förvaring eller, under vissa omständigheter, sälja det.

Avsändarens möjligheter att förordna om ändring av befordringsavtalet upphör i det ögonblick mottagaren övertar fraktsedelsoriginalet eller — förutsatt att godset har ankommit till bestämmelsestationen — redan i det ögonblick då mottagaren begär att få ut fraktsedelsoriginalet eller godset. Om godset inte har kommit fram till bestämmelsestationen inom den tidigare angivna fristen av antingen en månad från utgången av avtalad leveransfrist eller — om viss leveransfrist inte avtalats — sex veckor från det godset mottogs till befordran, upphör avsändarens förfoganderätt, när mottagaren efter fristens utgång gör gällande sin rätt enligt befordringsavtalet, dvs. i praktiken kräver att järnvägen lämnar ut godset så snart det kommer till rätta eller att den lämnar ersättning som om godset hade gått förlorat. I fallet att järnvägen har fastställt att godset har gått förlorat medför enligt järnvägstrafikstadgan ett därefter framställt ersättningskrav från mottagarens sida likaledes, att avsändarens rätt att ändra befordringsavtalet upphör, något som dock i denna situation inte får någon omedelbar betydelse.

Som antytts ovan får järnvägen i vissa fall frita sig från skyldigheten att följa förordnande om ändring av befordringsavtalet. Detta gäller om ändringen skulle innebära att en sändning måste delas eller att störning i järnvägsdriften

skulle uppstå. Om järnvägen av sådan anledning finner sig inte kunna följa ett meddelat förordnande, skall järnvägen genast sända underrättelse härom till avsändaren.

På grund av snabbheten i järnvägstransporterna kan det lätt inträffa, att ett förordnande som järnvägen i och för sig är villig att följa inte kan utföras därför att befordringen har fortskridit för långt för att förordnandet skall kunna verkställas. Så kan t. ex. ett förordnande om att godset skall utlämnas på en närmare station än bestämmelsestationen visa sig omöjligt att följa av det skälet att godset, när förordnandet meddelas den station där godset enligt förordnandet skall utlämnas, redan har passerat denna station eller placerats på tåg som ej gör uppehåll där. I sådana fall skall förordnandet enligt järnvägstrafikstadgan anses vara "förfallet". Den närmare innebörden härav synes i någon mån oklar. I vart fall åligger det järnvägen att genast sända underrättelse till avsändaren om att förordnandet inte har blivit utfört.

För de kostnader som en ändring av befordringsavtalet medför för järnvägen har denna rätt till ersättning. Detta gäller dock inte om ändringen har föranletts av någon omständighet som är en följd av vållande på järnvägens sida.

### 4.1.3.9 Befordringshinder

Det kan före eller under befordran uppkomma hinder mot att utföra befordringen på det sätt som parterna avsåg när befordringsavtalet ingicks. För sådana fall har järnvägarna i järnvägstrafikstadgan ålagts skyldighet att vidta de åtgärder som kan anses bäst tillgodose avsändarens intresse. Självfallet kan det emellertid vara svårt för en järnväg att bedöma vad avsändarens intresse kräver. Om befordringshindret inte bara är tillfälligt, skall järnvägen därför underrätta avsändaren om hindret och begära hans föreskrift om hur järnvägen skall förfara med godset.

Även när avvikelser från det ursprungliga befordringsavtalet framtvingas av befordringshinder, måste järnvägen räkna med möjligheten att avsändaren har överlämnat fraktsedelsdubbletten till mottagaren mot köpeskillingslikvid. Till mottagarens skydd måste därför järnvägen vägra att följa föreskrift som innebär ändring i fråga om mottagare eller bestämmelsestation, såvida inte avsändaren kan visa upp fraktsedelsdubbletten.

### 4.1.3.10 Hinder för godsets utlämning och dröjsmål med dess avhämtning

Också sedan godset har ankommit till bestämmelsestationen, kan det uppstå hinder mot att fullgöra befordringsavtalet på det sätt som parterna tidigare avsåg. Hindret kan t. ex. bestå i att mottagaren inte kan anträffas eller att han vägrar att ta emot godset. I sådana fall av utlämningshinder skall järnvägen genast inhämta föreskrift från avsändaren om hur den skall förfara med godset. Däremot skall föreskrift inte inhämtas vid sådana utlämningshinder som har uppstått, fastän mottagaren gjort vad på honom ankommer för att inträda i befordringsavtalet. Sådana utlämningshinder kan tänkas uppkomma t. ex. genom myndighets ingripande.

Liksom vid befordringshinder kräver hänsynen till att mottagaren kan ha förvärvat fraktsedelsdubbletten mot betalning av köpeskilling för godset att

järnvägen vägrar följa föreskrift från avsändaren, om denne inte visar sig inneha fraktsedelsdubbletten. Självfallet behöver dock järnvägen inte ta några sådana hänsyn, om utlämningshindret består i att mottagaren vägrar att ta emot godset.

När järnvägen har avsänt underrättelse om utlämningshinder och begäran om föreskrift, har järnvägen enligt järnvägstrafikstadgan att i högst en vecka avvakta avsändarens föreskrift. Har järnvägen inte inom denna tid erhållit sådan föreskrift som den är skyldig att följa och består utlämningshindret fortfarande, får järnvägen fullgöra befordringsavtalet genom att lägga upp godset till förvaring. Denna utväg står inte järnvägen till buds, om utlämningshindret beror av järnvägen eller av omständighet som järnvägen har att svara för.

Om utlämningshindret upphör innan järnvägen har nåtts av föreskrift från avsändaren, skall godset utlämnas till mottagaren, förutsatt att befordringsavtalet inte innehåller något som strider häremot. Utlämnas godset, skall järnvägen genast meddela detta till avsändaren.

Utlämningshinder i järnvägstrafikstadgans mening kan inte vara för handen, om mottagaren har inträtt i befordringsavtalet genom att överta fraktsedelsoriginalet. Om mottagaren i sådant fall inte tar hand om godset, kan järnvägens befordringsåtagande inte fullgöras genom att järnvägen inhämtar och utför avsändarens föreskrift. Järnvägstrafikstadgan föreskriver därför att järnvägen får avsluta befordringen genom att lägga upp godset till förvaring, om inte mottagaren avhämtat godset inom två dagar efter det att han övertog fraktsedelsoriginalet. Godset får dock inte läggas upp, om det beror av järnvägen eller av omständighet för vilken järnvägen svarar att godset inte har blivit avhämtat.

Har godset inte avhämtats inom en månad från det att järnvägen blev berättigad att lägga upp det med anledning av utlämningshinder eller försummad avhämtning, får järnvägen sälja godset. Försäljning får ske redan vid en tidigare tidpunkt, om godset är utsatt för snar förstöring eller om dess tillstånd eljest ger anledning därtill. Skulle kostnaderna för förvaring bli oproportionerligt höga i förhållande till godsets värde får försäljning likaledes ske utan hinder av att den nämnda fristen inte har gått ut. Kan försäljning inte antas ge något ekonomiskt utbyte, får järnvägen i stället skaffa bort godset.

Försäljning skall ske genom offentlig auktion. Om förhållandena är sådana att försäljning i denna ordning inte är lämplig, får dock godset säljas på annat betryggande sätt. För att varuhavaren skall få tillfälle att tillvarata sina intressen, skall järnvägen om möjligt i god tid underrätta honom om tid och plats för försäljningen.

Ur köpeskillingen för försålt gods får järnvägen tillgodogöra sig vad den har att fordra för befordringen samt för kostnader som den har lagt ner på vård, förvaring och försäljning av godset. Vad därefter återstår skall järnvägen redovisa till den berättigade. Uppkommer i stället underskott, har järnvägen rätt att få täckning för detta av den som skulle ha varit berättigad till överskottet, om försäljningen hade resulterat i ett sådant.

#### 4.1.3.11 Järnvägens ansvarighet

De delar av järnvägstrafikstadgan vilka ofta anses som de mest centrala innehåller regler för järnvägarnas ansvarighet för de ekonomiska förluster som

kan åsamkas avsändare eller mottagare av befordrat gods. Dessa bestämmelser bildar inte någon uttömmande reglering av järnvägarnas kontraktsansvar gentemot godsavsändare och godsmottagare utan tar endast sikte på vissa situationer. I övrigt får allmänna regler om skadestånd i kontraktsförhållanden tillämpas.

Järnvägstrafikstadgans ansvarighetsregler utgår från förutsättningen att järnvägen på grund av befordringsavtalet är skyldig att utlämna det för befordran mottagna godset på bestämmelseorten i oförminskat och oskadat skick och i rätt tid. I enlighet härmed har stadgans grundläggande bestämmelse om järnvägens ansvarighet i fall godset går förlorat, minskas, skadas eller försenas medan järnvägen har det om hand för befordran utformats som en regel om rent strikt (objektivt) ansvar.

I viss utsträckning medger emellertid stadgan, att järnvägen träffar avtal med trafikanterna om inskränkningar i den grundläggande ansvarigheten. Sådana inskränkningar är — hur långtgående de än må vara — 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 befordringen skall äga rum. När speciella omständigheter av detta slag inte är för handen, kan emellertid förbehåll från järnvägens sida om inskränkning i ansvarigheten komma i fråga, bara om förbehållet gäller befrielse från det rent strikta ansvaret för skada som kan anses härröra från någon i järnvägstrafikstadgan uttryckligen nämnd skadeorsak. Går trafikanten i andra fall än som nämnts nu med på en lindring av järnvägens ansvarighet, är överenskommelsen inte bindande för trafikanten. Detta har uttryckligen fastslagits i stadgan.

Som framgått av det sagda innehåller järnvägstrafikstadgan en uppräkning av omständigheter, för vilkas skadliga verkningar järnvägen inte behöver bära ansvar enligt huvudregeln. Dessa undantag från regeln om rent strikt ansvar fördelar sig, vad gäller förutsättningarna för deras tillämpning, på två skilda grupper. Den ena gruppen av s. k. *ansvarsfrihetsgrunder* är tillämplig på såväl sakskador (förlust, minskning eller skada) som dröjsmålsskador. Med dröjsmålsskador avses här sådana rena förmögenhetsskador som har uppkommit till följd av att järnvägen har lämnat ut godset först vid en för sen tidpunkt, dvs. i praktiken efter utgången av avtalad leveransfrist. En förutsättning för att järnvägen skall uppnå ansvarsfrihet med hjälp av någon av denna grupps ansvarsfrihetsgrunder är vidare att järnvägen *bevisar* att inträffad skada är en följd av en sådan skadeorsak som omfattas av den åberopade ansvarsfrihetsgrunden.

Den andra gruppens ansvarsfrihetsgrunder tar sikte på vissa godsskaderisker, som är mer eller mindre nödvändigt förknippade med järnvägstransport. Den inriktning på fysisk skada som det här är fråga om medför självfallet, att dessa ansvarsfrihetsgrunder inte kan göras gällande i fråga om dröjsmålsskador. Å andra sidan är det från bevissynpunkt fördelaktigt för järnvägen att göra bruk av dessa ansvarsfrihetsgrunder. För ansvarsbefrielse enligt dessa krävs nämligen inte — som i fråga om de tidigare nämnda ansvarsfrihetsgrunderna — att järnvägen visar, att skadan verkligen har orsakats av det i den åberopade ansvarsfrihetsgrunden beskrivna förhållandet utan endast att den visar, att skadan *kan* ha orsakats av detta förhållande. På grund av den lättnad i bevisskyldigheten som järnvägen sålunda åtnjuter vid tillämpningen av

dessa ansvarsfrihetsgrunder, kallas dessa ibland för *privilegierade* ansvarsfrihetsgrunder.

De ansvarsfrihetsgrunder som från bevissynpunkt är att anse som "icke privilegierade" är enligt järnvägstrafikstadgan fyra till antalet. Enligt den första ansvarsfrihetsgrunden behöver inte järnvägen påtaga sig ansvaret för skada som orsakas av fel eller försummelse av den till godset berättigade. I enlighet härmed kan järnvägen, naturligt nog, undgå ersättningsskyldighet exempelvis för skada som bevisligen uppkommit till följd av att avsändaren har utfört lastningen av godset på ett vårdslöst sätt. Den andra ansvarsfrihetsgrunden ger järnvägen möjlighet att i allmänhet fritaga sig från ansvar för skada som den till godset berättigade — inte nödvändigtvis av vårdslöshet — föranlett genom föreskrift till järnvägen. För fall då järnvägen inte har kunnat lämna ut godset i tid till följd av att avsändaren, trots tillbörlig noggrannhet, har kommit att i fraktsedeln ange mottagarens adress felaktigt, behöver järnvägen således inte påtaga sig ersättningsskyldighet för uppkommen skada. Emellertid gäller denna ansvarsfrihetsgrund ej i sådana fall då fel eller försummelse från järnvägens sida har föranlett den föreskrift som har medfört skadan. Som tredje ansvarsfrihetsgrund anges förhållandet att skadan uppkommit på grund av godsets egen beskaffenhet. Denna ansvarsfrihetsgrund är avsedd att kunna tillämpas särskilt på fallet att ett godsparti, som transporteras på ett för detta godsslag normalt sätt, skadas till följd av en hos just detta parti föreliggande defekt. Enligt den fjärde ansvarsfrihetsgrunden kan järnvägen uppnå ansvarsfrihet i fall då skada uppkommer till följd av förhållande som järnvägen ej har kunnat undvika och vars följder den ej har kunnat förebygga. Denna ansvarsfrihetsgrund tar sikte på skadeorsaker av force majeure-karaktär, dvs. ovanliga och omfattande händelser som inte primärt inträffar i järnvägsdriften utan som utifrån inverkar på denna.

De "privilegierade" ansvarsfrihetsgrunderna i järnvägstrafikstadgan hänför sig till ett antal transportsituationer vid vilka risken för förlust, minskning eller skada är större än normalt på grund av godsets ömtåliga beskaffenhet, bristfälliga förpackning, befordringssättet etc. När skadeeffekter uppkommer i sådana situationer ligger det självfallet nära till hands att anta, att det är just den föreliggande särskilda risken som har förverkligats i form av skadeeffekten. Det har därför ansetts rimligt, att järnvägen skall kunna freda sig från ansvar utan att behöva förebringa bindande bevisning för att skadeeffekten har utlösts av den ifrågavarande risken, något som ofta skulle vara svårt eller omöjligt. Järnvägens bevisskyldighet har i enlighet härmed begränsats på sådant sätt att järnvägen endast behöver klarlägga, att omständigheterna också i det ifrågavarande fallet är sådana att det i allmänhet föreliggande sambandet mellan risken och skadeeffekten kan vara för handen i detta fall. Presumtionen för ett orsakssamband mellan risken och skadeeffekten förfaller emellertid, om varuhavaren gör sannolikt att ett sådant samband saknas. I ett specialfall, nämligen när godset har minskats i onormal omfattning eller hela kollin har gått förlorade vid befordran som på avsändarens begäran eller på grund av föreskrift i lag eller annan författning har skett i öppen vagn, uppkommer inte någon presumtion för att minskning eller förlust står i samband med den risk som befordran i öppen vagn alltid innebär. När godset enligt befordringsavtalet skall transporteras i avkyld eller uppvärmd vagn, får förlust, minskning eller skada inte presumeras bero på godsets ömtålighet, om inte järnvä-

gen visar att den har vidtagit alla åtgärder som ålegat den för att skydda godset mot värme eller kyla.

Om en under järnvägsbefordran uppkommen skada är sådan att den kan betecknas som atomskada, är järnvägstrafikstadgan inte tillämplig på skadefallet. Detta skall i stället bedömas enligt atomansvarighetslagen (1968: 45).

Den ansvarighet som enligt det sagda åvilar järnvägarna på grund av godsbefordringsavtal är väsentligt strängare än den skulle ha varit, om den hade bestämts enligt reglerna för utomobligatorisk skada. Det har därför ansetts rimligt, att järnväg inte skall bära det stränga kontraktsansvaret, när den har förmåtts ingå befordringsavtal under så oriktiga förutsättningar, att den sedermera ser sig nödsakad att göra bruk av sin rätt att häva avtalet. Järnvägstrafikstadgan medger därför järnväg rätt att förbehålla sig, att dess normala kontraktsansvar för gods, som går förlorat, minskas eller skadas, inte skall gälla för den händelse järnvägen med stöd av stadgans föreskrifter häver befordringsavtalet. Inte ens i hävningsfallen kan emellertid järnvägarna fritaga sig från följderna av fel eller försummelse på sin sida.

Järnvägen kan bli skyldig att utge ersättning för förlust av godset inte bara när detta bevisligen har gått förlorat utan också i vissa andra fall. Om järnvägen inte kan utlämna godset inom en månad från det att avtalad leveransfrist har gått till ända eller, om leveransfrist inte har avtalats, inom sex veckor från det godset mottogs till befordran, behöver varuhavaren inte längre vänta på att järnvägen skall fullfölja befordringen. Om han inte önskar avvakta den fortsatta utvecklingen, kan han i stället göra järnvägen ansvarig för förlust av godset. Väljer han denna utväg, skall godset i ersättningshänseende betraktas som förlorat, även om järnvägen skulle kunna visa, att det faktiskt fortfarande finns i behåll.

Liksom flera andra regelsystem på frakträttens område innehåller järnvägstrafikstadgan speciella regler för beräkning av skadestånd, vilka väsentligt avviker från de principer för ersättningens beräkning som i allmänhet tillämpas inom skadeståndsrätten. Sålunda föreskrivs i järnvägstrafikstadgan att ersättningen för förlust eller minskning av gods — utan beaktande av vilken ekonomisk skada förlusten eller minskningen i det enskilda fallet faktiskt har medfört — skall beräknas efter godsets värde på avsändningsorten vid tiden då godset mottogs till befordran. Detta värde skall bestämmas enligt objektiva grunder, i första hand i överensstämmelse med godsets marknadspris. Existerar det inte något marknadspris, skall godsets värde sättas lika med det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Också i järnvägstrafikstadgan används den för frakträtten typiska metoden att genom beloppsmässig begränsning av ersättningsskyldigheten utesluta förekomsten av oförutsett höga skadestånd. Stadgan medger sålunda järnvägarna rätt att begränsa sin ersättningsskyldighet till 100 kr för kilogram av förlusten i bruttovikt.

Utöver den ersättning som järnvägen kan vara skyldig att utge enligt det sagda skall ersättning — även om den nyss angivna beloppsgränsen därigenom överskrids — utgå för de befordringsavgifter m. m. som har erlagts för godset och de övriga med befordringen sammanhängande utlägg som har gjorts, allt i den utsträckning de belöper på det som har gått förlorat. Detta framgår av en särskild föreskrift i järnvägstrafikstadgan. Motsvarande föreskrift i CIM innehåller det uttryckliga tillägget att ytterligare ersättning — dvs. ersättning för

annat än godsets objektiva värde ökat med transportkostnader — inte kan utgå. Fastän något sådant tillägg inte finns i järnvägstrafikstadgans text, måste också denna anses innehålla en uttömmande uppräkning av de ersättningsposter som kan komma i fråga. Detta innebär att järnvägen inte har någon skyldighet att lämna ersättning för utebliven handelsvinst eller följdskador i form av produktionsbortfall, kontraktsviten etc.

Beräkningen av ersättning för skada på godset skall enligt järnvägstrafikstadgan, liksom när det gäller förlust eller minskning, baseras på godsets objektiva värde vid den tidpunkt då godset mottogs till befordran. Av detta värde skall så mycket ersättas som svarar mot den av skadan orsakade värdeminskningen. Hur värdeminskningen skall beräknas anges inte uttryckligen i järnvägstrafikstadgan. Eftersom järnvägstrafikstadgans ansvarssystem har utformats efter förebild av CIM, kan det emellertid tyckas ligga nära till hands att vid beräkning av värdeminskning använda den metod som är föreskriven i CIM. Denna metod går ut på att fastställa godsets värde i skadat skick på bestämmelseorten med ledning av reparationskostnad, värderingsutlåtande, influten köpeskilling eller liknande kriterium och att jämföra detta värde med det värde godset skulle ha haft om det hade ankommit till bestämmelseorten oskadat. På detta sätt erhålles ett mått på värdeminskningen uttryckt i procent. Skadeersättningen kan därmed bestämmas till viss procent av godsets värde på avsändningsorten vid tiden för godsets mottagande till befordran jämte samma procent av kostnaderna i samband med befordringen.

Till formuleringen överensstämmer järnvägstrafikstadgans regler om beräkning av ersättning för skada på gods i stort sett med motsvarande regler i vägtransportlagen. Enligt motiven till denna lag är den ovan angivna beräkningsmetoden avsedd att tillämpas när skadeersättning skall fastställas enligt vägtransportlagen.[1] Detta kan ge ytterligare anledning att anta, att samma metod bör användas för beräkning av ersättning vid godsskada under inrikes järnvägstransport. Emellertid innehöll 1925 års järnvägstrafikstadga den uttryckliga regeln, att värdeminskningen vid skada på godset skulle anses utgöra skillnaden mellan å ena sidan godsets avsändningsvärde ökat med tull, andra omkostnader och frakt samt å andra sidan godsets värde i skadat tillstånd vid tiden och på orten för dess utlämning. Enligt kommentarerna till förslaget till 1966 års stadga innebar den på denna punkt föreslagna texten, som utan ändring i sak togs upp i stadgan, inte någon principiell avvikelse från vad som då gällde.[2] Eftersom transporttiderna i inrikes järnvägsbefordran regelmässigt är korta, kan emellertid frågan vilken av de båda metoderna som skall tillämpas knappast få praktisk betydelse annat än i tämligen sällsynta undantagsfall.

Även om godsets avsändningsvärde överstiger den förut nämnda gränsen om 100 kr per kg av godsets bruttovikt, skall ersättning för skada på godset beräknas med utgångspunkt från hela avsändningsvärdet. Däremot får järnvägen begränsa sin ersättningsskyldighet genom förbehåll att skada på godset inte skall föranleda högre ersättning än som skulle ha utgått, om godset hade gått förlorat. Om en sändning består av olika delar, vilka är särskiljbara från varandra på så sätt att en skada på en del inte medför värdeminskning i fråga om övriga delar, får järnvägen begränsa sin ersättningsskyldighet till vad som skulle ha utgått, om den skadade delen i stället hade gått förlorad.

Medan beräkningen av ersättning för förlust, minskning eller skada sålunda behandlas tämligen utförligt i järnvägstrafikstadgan, anger denna inte några

[1] Se prop. 1974: 33 s. 118.

[2] Promemoria s. 31.

grunder för hur ersättningen skall beräknas när järnvägen är ansvarig för dröjsmål. På grund härav får allmänna skadeståndsrättsliga regler anses tillämpliga på beräkningen av ersättning för dröjsmålsskada. Detta innebär att skador av typen utebliven handelsvinst, produktionsbortfall etc. i och för sig är ersättningsgilla, när de orsakas av dröjsmål med utlämningen av godset. Sådana skador kan dock i praktiken endast i blygsam omfattning täckas genom dröjsmålsersättning. Enligt järnvägstrafikstadgan får nämligen järnväg i fall av dröjsmålsskada begränsa sin ersättningsskyldighet till det belopp som motsvarar dubbla befordringsavgiften.

I fråga om gods som inte utlämnas i rätt tid kan det sedermera visa sig, att det har gått förlorat. Inträffar detta, kan det tänkas att varuhavaren gör anspråk på ersättning för såväl dröjsmål som förlust. För sådana fall får järnvägen enligt järnvägstrafikstadgan göra förbehåll om att dröjsmålsersättning inte skall utgå "vid sidan av" ersättning för förlust. Härvid synes stadgan utgå från att förbehållet får den verkan att varuhavaren föredrar att begära ersättning för förlust, vilket också torde vara det långt troligare fallet. Vad beträffar det mindre sannolika fallet att varuhavaren i stället begär ersättning för dröjsmål, torde man få konstatera, att dröjsmål definitionsmässigt kan föreligga endast om godset verkligen lämnas ut. Därför förefaller dröjsmålsersättning över huvud taget inte kunna komma i fråga, om godset har gått förlorat. Detta synsätt kommer tydligare fram vid järnvägstrafikstadgans behandling av sammanträffandet mellan dröjsmål och minskning. För fallet att godset både minskas och försenas, får järnvägen nämligen förbehålla sig att dröjsmålsersättning "skall beräknas endast för den del av godset som finnes i behåll". Att godset skadas är däremot inte någon omständighet som utan vidare ger järnvägen rätt att förbehålla sig inskränkning av sin skyldighet att ersätta skada till följd av dröjsmål. Endast för fallet att ersättningen för skadan och ersättningen för dröjsmålet tillsammans skulle överstiga vad som skulle ha utgått, om godset hade gått förlorat, får järnvägen frita sig från skyldighet att utge det överskjutande beloppet. Motsvarande begränsning av ersättningsskyldigheten får järnvägen betinga sig, när den i fråga om samma sändning har att utge ersättning både för minskning och för dröjsmål.

De för frakträtten säregna principerna för skadeståndsberäkning innebär att varuhavaren ofta får bära en del av den ekonomiska risken för transportskador eller dröjsmål. Inom samtliga transportgrenar erbjuder emellertid regelsystemen varuhavaren vissa utvägar att minska sitt risktagande. För järnvägstrafikstadgans del föreligger en möjlighet för varuhavaren att öka sitt skadeståndsskydd genom att deklarera s. k. leveransintresse. Detta sker genom att avsändaren i fraktsedeln särskilt anger det belopp som motsvarar intresset av att godset kommer fram till bestämmelsestationen oförminskat, oskadat och i rätt tid. Har sådant belopp angivits, skall järnvägen — i den mån den enligt förut redovisade regler befinns vara ansvarig — ersätta varuhavarens skada inte bara intill de normalt gällande gränserna utan också med det som leveransintresse angivna beloppet i den mån så behövs för att täcka skadan. Det som leveransintresse angivna beloppet anger således inte maximum för den totala ersättningen utan endast vad som högst kan utgå utöver den ersättning vartill varuhavaren skulle ha varit berättigad, även om han inte hade deklarerat leveransintresse.

I motsats till vad som är fallet t. ex. enligt vägtransportlagen står enligt järn-

vägstrafikstadgan möjligheten att ange leveransintresse inte utan vidare öppen för varuhavaren. Denne får deklarera leveransintresse endast med järnvägens samtycke. I normalvillkoren har järnvägarna förklarat, att de tills vidare inte lämnar samtycke till att avsändaren anger leveransintresse i fraktsedeln. Järnvägstrafikstadgans bestämmelser om angivande av leveransintresse har därmed blivit otillämpliga i praktiken.

Den inom frakträtten vanliga metoden att på olika sätt begränsa transportörens ersättningsskyldighet i händelse av transportskada eller dröjsmål medför en fördelning av de ekonomiska riskerna, vilken i allmänhet ter sig berättigad. I undantagsfall kan det emellertid te sig stötande, att transportören inte blir skyldig att ersätta hela den skada som åsamkas varuhavaren. Så är utan tvekan förhållandet, när transportören har framkallat skadefallet uppsåtligen eller av grov oaktsamhet. Järnvägstrafikstadgan föreskriver därför, på motsvarande sätt som övrig transporträttslig lagstiftning, att ovan angivna bestämmelser om begränsning av järnvägens ansvarighet inte skall tillämpas när förlust, minskning, skada eller dröjsmål har orsakats genom uppsåt eller grov oaktsamhet från järnvägens sida, varvid järnvägen skall tillräknas också uppsåt eller grov oaktsamhet som i tjänsten ådagalagts av person som är anställd hos järnvägen eller som den eljest anlitar i järnvägsrörelsen.

En inträffad minskning av eller skada på godset kan självfallet inte utlösa järnvägens transportöransvar i annat fall än då minskningen eller skadan har uppkommit medan järnvägen innehade godset för befordran. Det ankommer på varuhavaren att bevisa, att denna förutsättning föreligger. Detta följer redan av allmänna bevisregler. Järnvägstrafikstadgan inskränker sig därför till att beröra denna bevisfråga endast i ett speciellt sammanhang, nämligen när det gäller s. k. nyinlämning. Denna term betecknar förhållandet att järnvägen, sedan ett nytt befordringsavtal ingåtts i anslutning till ett föregående, utan att ha lämnat godset ur sin besittning utför en ny befordran av detta. Om godset efter sistnämnda befordran konstateras vara minskat eller skadat, behöver enligt järnvägstrafikstadgan järnvägens motpart i det senare befordringsavtalet inte bevisa, att minskningen eller skadan har inträffat under fullgörandet av detta avtal. I stället gäller en presumtion, enligt vilken minskningen eller skadan skall antas ha uppkommit under den sista befordringen, såvitt angår förhållandet mellan järnvägen och den berättigade.

Under rubriken "Järnvägens ansvarighet" behandlas i järnvägstrafikstadgan inte enbart fallen att godset går förlorat, minskas, skadas eller försenas under befordringen. Också i vissa andra situationer, i vilka trafikantens skada inte är en följd av någon av de risker som själva förflyttningen av godset medför, åläggs järnvägen ansvarighet genom järnvägstrafikstadgan. Gentemot mottagare, som enligt köprättsliga regler har förvärvat fraktsedelsdubbletten, blir järnvägen i enlighet därmed ersättningsskyldig för skada, som mottagaren lider genom att avsändaren tillåts att förfoga över godset utan att visa upp fraktsedelsdubbletten. Motsvarande ersättningsskyldighet är föreskriven för fallet att avsändaren tillåtits att förfoga över godset, fastän hans rätt härtill har upphört genom att mottagaren i enlighet med reglerna härom har trätt in i befordringsavtalet. Vidare gäller att järnvägen, när gods har belagts med efterkrav, är skyldig att ersätta avsändaren den skada som denne lider genom att järnvägen lämnar ut godset till mottagaren utan att uppbära efterkravsbeloppet. Även om skadan skulle överstiga efterkravsbeloppet, föreligger inte er-

sättningsskyldighet för mera än detta belopp. Slutligen anges i fråga om järnvägens ansvarighet uttryckligen, att järnvägen svarar för att den person, hos vilken järnvägen i enlighet med tidigare redovisade regler låter lägga upp gods till förvaring, väljs med tillbörlig omsorg.

### 4.1.3.12 Flera järnvägars ansvarighet

Genom att olika järnvägsföretag bedriver samtrafik kan en trafikant utan att behöva ingå befordringsavtal med varje företag för sig få till stånd en sammanhängande befordran över de skilda näten. När flera järnvägar sålunda på grund av ett och samma befordringsavtal deltar i en befordran, blir var och en av dem ansvarig inte bara för sin egen del av befordringen utan för befordringen i dess helhet. För att annan järnväg än den som inledde befordringen skall bli ansvarig krävs dock att den har övertagit godset. Som framgår under 4.1.3.20 kan dock bestämmelsejärnvägen bli indragen i skaderegleringen, även om den inte har övertagit godset. Utom när det gäller vissa speciella anspråk har nämligen trafikanten alltid möjlighet att rikta sin talan mot denna järnväg. Den ersättning som bestämmelsejärnvägen härigenom kan nödgas utge till trafikanten får den emellertid söka åter av den eller de järnvägar som har det slutliga ansvaret för ersättningen.

### 4.1.3.13 Avsändarens ansvarighet

Järnvägstrafikstadgan medger en sådan utformning av befordringsavtalet, att avsändaren får en vidsträcktare ansvarighet gentemot järnvägen än han har enligt allmänna regler. I enlighet härmed kan avsändaren avtalsvägen påläggas rent strikt ansvar för skada, som godset framkallar på grund av sin farliga beskaffenhet eller bristfälliga förpackning. I fall då avsändaren har ombesörjt lastningen av godset, kan han påläggas rent strikt ansvar också för skada, som är en följd av att lastningen har utförts felaktigt eller att godset har anbringats på felaktigt sätt. Samma skärpta ansvar kan komma i fråga också när skadan har framkallats av en orsak som är jämförlig med någon av de nu nämnda.

Detta avsändaransvar får järnvägen dock inte göra gällande, om järnvägen redan när den mottog godset insåg eller hade bort inse, att det förelåg fara för skada. Har järnvägen först vid en senare tidpunkt kommit till insikt om faran eller då bort inse denna men underlåtit att vidtaga de åtgärder som situationen skäligen bort föranleda, blir avsändaren fri från ansvarighet för skada som hade kunnat undvikas genom sådan åtgärd.

Också i ett annat hänseende får järnvägen betinga sig, att avsändaren påtar sig ett rent strikt ansvar. Detta gäller i fråga om skada, som orsakas av att uppgift eller förklaring som avsändaren har fört in i fraktsedeln är oriktig, otydlig eller ofullständig.

### 4.1.3.14 Järnvägens rätt att kvarhålla gods

Enligt 1925 års järnvägstrafikstadga ägde järnväg till säkerhet för alla fordringar på grund av fraktavtal panträtt i det gods som den i enlighet med avtalet innehade för befordran. Någon sådan legal panträtt gäller inte enligt 1966 års stadga. Däremot medger denna, att järnvägen i befordringsavtalet betingar

sig retentionsrätt i godset till säkerhet för betalning av de belopp som järnvägen har att fordra på grund av befordringen eller vården av godset. Järnvägen kan på detta sätt få rätt att kvarhålla godset, till dess fordringen har likviderats eller säkerhet har ställts för den. För att retentionsrätten skall få utövas, krävs dock att järnvägens fordran är förfallen och att den avser just det gods som järnvägen vill kvarhålla. Är dessa förutsättningar uppfyllda, kan retentionsrätt göras gällande, även om godset har lagts upp till förvaring hos tredje man.

### 4.1.3.15 Befordringsskyldighet

Även när det gäller gods har järnvägarna ålagts viss befordringsskyldighet. Denna är dock mindre omfattande än skyldigheten att befordra resande och resgods. Skyldighet att utföra godsbefordran föreligger nämligen endast på vissa linjer, beträffande vilka regeringen har föreskrivit sådan skyldighet som villkor för att ersättning för driften skall utgå av allmänna medel. I viss mening består dock en befordringsskyldighet på hela järnvägsnätet. En järnväg får nämligen inte utan synnerliga skäl vägra att vidarebefordra gods, om annan järnväg har mottagit detta för befordran som förutsätter medverkan också av den förstnämnda järnvägen. Bestämmelserna om befordringsskyldigheten är av rent offentligrättslig natur. De kompletteras emellertid av föreskrifter som ger trafikant rätt till ersättning av järnvägen, om trafikanten lider skada till följd av att järnvägen åsidosatt sin befordringsskyldighet.

### 4.1.3.16 Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

Om gods har gått förlorat, minskats eller skadats under befordran eller om det har utlämnats för sent, är det i allmänhet förmånligt för varuhavaren att som grund för ersättningskrav mot järnvägen åberopa innehållet i befordringsavtalet och därmed påkalla tillämpning av järnvägstrafikstadgans ansvarsregler. I sådant fall behöver nämligen varuhavaren inte bevisa vad som har orsakat förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, något som han regelmässigt har små möjligheter att göra. Undantagsvis kan emellertid omständigheterna vara sådana att varuhavaren förmår visa, att transportskada eller dröjsmål har orsakats genom vållande på järnvägens sida. Är detta fallet, kan varuhavaren tänkas föredra att grunda sitt ersättningsanspråk på allmänna skadeståndsregler, eftersom enligt dessa ersättningen normalt skall bestämmas enligt vanliga skadeberäkningsprinciper, således utan hänsyn till de begränsningar som de särskilda reglerna om fastställandet av godsets objektiva värde och om ersättningsmaximum innebär. Något hinder mot att varuhavaren till stöd för sitt anspråk åberopar allmänna skadeståndsregler föreligger inte. Enligt järnvägstrafikstadgan får emellertid järnvägen, även när den ställs inför anspråk som baseras på utomkontraktuell grund, åberopa de inskränkningar i ansvarigheten, vilka följer av befordringsavtalets innehåll och inte strider mot stadgans föreskrifter.

Om det klarlagts att transportskada eller dröjsmål orsakats genom vållande av företrädare för järnvägen, kan varuhavaren tänkas försöka hålla sig skadeslös genom att begära ersättning av skadevållaren personligen. Efter tillkomsten av skadeståndslagen torde det emellertid endast mycket sällan kunna

inträffa, att någon för vilken järnvägen svarar befinns vara ersättningsskyldig. Skulle detta dock någon gång bli fallet, får den ersättningsskyldige åberopa samma begränsningar av ersättningsskyldigheten som järnvägen hade kunnat göra, om anspråket hade riktats mot denna.

Varken järnvägen själv eller någon för vilken den svarar kan emellertid med stöd av järnvägstrafikstadgan göra gällande några inskränkningar i ansvarigheten, när det har klarlagts att skadan har orsakats uppsåtligen eller av grov oaktsamhet.

### 4.1.3.17 Behörighet att framställa anspråk

Järnvägstrafikstadgan innehåller uttryckliga regler om vem som i vissa situationer är behörig att framställa ersättningsanspråk mot järnväg. Sålunda anges när denna behörighet tillkommer avsändaren och när den tillkommer mottagaren i händelse godset har gått förlorat, minskats, skadats eller försenats. Naturligt nog följer reglerna om behörigheten att framställa skadeståndsanspråk i nämnda fall reglerna om rätten att ändra befordringsavtalet. Avsändaren anges således som behörig i ersättningshänseende intill dess mottagaren inträtt i befordringsavtalet genom att överta fraktsedelsoriginalet eller vidta någon annan av de åtgärder som enligt vad som sagts under 4.1.3.8 medför, att avsändarens rätt att ändra befordringsavtalet upphör. Bland de åtgärder som härvid kan komma i fråga märks krav från mottagarens sida på ersättning för konstaterad eller i vissa fall presumerad förlust av godset. Har mottagaren framställt sådant krav, har han uppenbarligen redan därigenom utövat den nämnda behörigheten. För detta fall synes järnvägstrafikstadgans uttrycksätt att "därefter är endast mottagaren behörig" enbart ha till uppgift att understryka, att avsändaren inte längre är behörig att framställa anspråk.

Behovet att skydda mottagare som enligt köprättsliga regler har förvärvat fraktsedelsdubbletten gör sig självfallet gällande också i fråga om behörigheten att framställa ersättningsanspråk. Som villkor för att krav från avsändarens sida skall kunna beaktas uppställs därför i järnvägstrafikstadgan — när inte mottagaren har vägrat att mottaga godset — antingen att avsändaren visar sig ha fraktsedelsdubbletten i sin besittning eller att mottagaren vitsordar avsändarens behörighet att framställa anspråk.

Behörigheten är uttryckligen reglerad också när det gäller anspråk på att utfå belopp som järnvägen har uttagit som efterkrav eller ersättning för att järnvägen har försummat att uttaga efterkrav. I dessa fall anges avsändaren som behörig att framställa anspråk. Vidare behandlas fallet att anspråk reses på återbetalning av belopp, som erlagts på grund av godsbefordringsavtal. Sådant anspråk får göras gällande av den som erlagt beloppet.

### 4.1.3.18 Framställande av anspråk

Om gods har minskats eller skadats under befordran, blir järnvägen, som framhållits i det föregående, ersättningsskyldig om den inte kan förebringa sådan utredning att minskningen eller skadan kan hänföras till förhållande som utgör ansvarsfrihetsgrund. Järnvägens möjligheter att åstadkomma en sådan utredning torde emellertid i regel vara små, om järnvägen först längre tid efter det att befordringen avslutats får kännedom om att ett skadefall har inträffat

under denna. I järnvägstrafikstadgan medges därför järnvägarna rätt att som villkor för ersättningsskyldighet för minskning av eller skada på gods betinga sig, att den som tar emot godset anmäler minskningen eller skadan till järnvägen i anslutning till att godset mottages. I fråga om minskning eller skada, som kan upptäckas utifrån, får järnvägen förbehålla sig befrielse från ersättningsskyldighet, om inte anmärkning framställs vid mottagandet och godset genast ställs till järnvägens förfogande för undersökning. När det däremot gäller minskning eller skada som inte är synlig utifrån när godset mottages, får järnväg förbehålla sig befrielse från ersättningsskyldighet endast för det fall att anmärkning om minskningen eller skadan inte framställs inom tio dagar från mottagandet av godset.

När järnväg med anledning av anmärkning undersöker godset, skall den som har framställt anmärkningen beredas tillfälle att närvara, om detta inte skulle medföra uppskov med undersökningen. Kostnaden för undersökningen kan ibland drabba den som har framställt anmärkningen. Järnvägen får nämligen betinga sig ersättning för undersökningen för det fall att minskning eller skada för vilken järnvägen är ansvarig ej har förekommit i vidare mån än järnvägen har medgivit före undersökningen.

Också i fråga om skada till följd av dröjsmål med utlämningen av godset får järnvägen göra sin ersättningsskyldighet beroende av att anmärkning framställs. Den frist inom vilken anmärkning skall framställas får dock inte bestämmas till kortare tid än en månad från utlämningen.

I vissa fall behåller varuhavaren rätten att framställa ersättningsanspråk, även om han har försummat att göra anmärkning eller att låta järnvägen undersöka godset. Detta är förhållandet om järnvägen har förfarit svikligt eller framkallat skadefallet uppsåtligen eller av grov oaktsamhet.

### 4.1.3.19 Preskription

Enligt järnvägstrafikstadgan får järnväg genom avtalsvillkor förbehålla sig kortare preskriptionstid än eljest skulle ha gällt. Preskriptionstiden får dock inte sättas kortare än ett år, räknat från den dag som för ett antal olika fall särskilt anges i järnvägstrafikstadgan. I fråga om anspråk på ersättning till följd av uppsåtligt eller grovt oaktsamt handlande eller svikligt förfarande från järnvägens sida gäller emellertid inte förbehåll om ettårspreskription. För dessa fall föreskrivs i järnvägstrafikstadgan en preskriptionstid av tre år, räknat från förut nämnda utgångspunkter.

Också i fråga om vissa fordringar som järnväg gör gällande mot trafikant föreskrivs i järnvägstrafikstadgan en ettårig preskriptionsfrist. Verkan av att preskription har inträtt kan järnväg förstärka genom förbehåll att fordringen inte heller får göras gällande genom genkäromål eller yrkande om kvittning. Motsvarande skall enligt järnvägstrafikstadgan gälla i fråga om järnvägs fordran mot trafikant, i den mån fordringen är preskriberad enligt nyssnämnda föreskrift.

### 4.1.3.20 Järnvägar som kan åläggas ersättningsskyldighet mot trafikant

En trafikant har som regel inga svårigheter att avgöra mot vem han skall vän-

da sig, om han vill begära ersättning på grund av avtal om godsbefordran med järnväg. Om befordringen har skett med flera järnvägar efter varandra, skulle det emellertid kunna diskuteras mot vilken av järnvägarna anspråket bör riktas. För detta fall ges särskilda regler i järnvägstrafikstadgan.

Som nämnts under 4.1.3.12 blir varje i en successiv befordran deltagande järnväg ansvarig för befordringen i dess helhet i och med att järnvägen har fått godset i sin besittning. Det råder emellertid inte någon fullständig korrespondens mellan ansvarigheten och skyldigheten att primärt stå för ersättningen till trafikanten. Sålunda är enligt järnvägstrafikstadgan inte varje solidariskt ansvarig järnväg skyldig att ta befattning med trafikantens ersättningsanspråk. Sådan skyldighet föreligger endast för avsändningsjärnvägen, bestämmelsejärnvägen och den järnväg hos vilken den omständighet har inträffat på vilken anspråket grundas. Hos bestämmelsejärnvägen kan emellertid anspråk göras gällande, även om denna järnväg ej har övertagit godset. Bestämmelsejärnvägen kan således åläggas att utbetala ersättning, fastän den inte har något som helst slutligt ansvar för denna.

Vad nu har sagts gäller inte i fråga om anspråk på grund av efterkrav. Sådant anspråk kan riktas endast mot bestämmelsejärnvägen. Inte heller i fråga om anspråk på återbetalning av belopp som har erlagts på grund av befordringsavtal skall det nyss sagda tillämpas. I sådant fall skall anspråket, naturligt nog, göras gällande hos den järnväg som har uppburit beloppet. Har beloppet uppburits för annan järnvägs räkning, kan dock borgenären i stället vända sig mot sistnämnda järnväg.

I vissa fall står det således trafikanten fritt att efter eget val avgöra hos vilken järnväg han skall göra sina anspråk gällande. Har han emellertid väckt talan mot en av järnvägarna, kan han inte i samma sak föra talan mot någon av de övriga.

Om trafikanten själv utsätts för anspråk från järnvägs sida, kan han, även om han enligt de förut redovisade reglerna inte är berättigad att rikta krav mot denna järnväg, göra sina anspråk gällande såsom motfordran. Härför krävs endast att motfordringen grundar sig på samma befordringsavtal som järnvägens fordran.

### 4.1.3.21 Skiljemannaförfarande

Enligt 1925 års järnvägstrafikstadga hörde frågor om återbetalning av avgifter eller utbetalning av ersättningar med anledning av godsbefordran med järnväg i princip inte under domstols prövning. Sådana frågor skulle i första hand avgöras av vederbörande järnväg. I den mån trafikanten inte ville godtaga järnvägens avgörande, hade han möjlighet att hänskjuta frågan till prövning av en särskild, länsvis inrättad skiljenämnd. Denna speciella ordning för avgörande av tvister rörande godsbefordran med järnväg avskaffades genom tillkomsten av 1966 års järnvägstrafikstadga, vilken bygger på förutsättningen att samma normer skall gälla för lösningen av ifrågavarande tvister som för lösningen av förmögenhetsrättsliga tvister i allmänhet. Detta innebär att skiljemannainstitutet, i den mån parterna är överens härom, alltjämt kan användas för att slita tvister på grund av godsbefordringsavtal. Att järnvägarna sålunda är berättigade att avtalsvägen få till stånd en ordning som utesluter domstolsprövning till förmån för skiljeförfarande fastslås uttryckligen i järnvägstrafikstadgan.

#### 4.1.3.22 Järnvägarnas inbördes rättigheter och skyldigheter

Järnvägstrafikstadgan innehåller också vissa regler om det inbördes rättsförhållandet mellan järnvägar som deltar i godsbefordran på grund av ett och samma befordringsavtal. Enligt dessa regler skall avgifterna för befordringen, om annat inte har avtalats eller följer av grunden för avgiftens beräkning, fördelas mellan de deltagande järnvägarna i förhållande till det antal tariffkilometer varmed de olika järnvägarnas nät tagits i anspråk för befordringen. Den järnväg som har att uppbära avgiften av trafikanten svarar för att övriga järnvägar tillförs sina andelar. Skulle den förstnämnda järnvägen försumma att uppbära avgift, blir den således skyldig att av egna medel betala vad som tillkommer de övriga.

Också i fråga om den slutliga fördelningen av kostnaderna för ersättningar till följd av transportskada eller dröjsmål vid successiv befordran innehåller järnvägstrafikstadgan en dispositiv reglering. Enligt denna skall den järnväg som har framkallat ersättningsfallet slutligt bära hela ersättningsskyldigheten. Måste ersättningsfallet anses framkallat av flera järnvägar, skall var och en av dessa bära så stor del av ersättningsskyldigheten som svarar mot den järnvägens medverkan till ersättningsfallet. Kan man inte närmare fastställa i vilken utsträckning var och en av de till ersättningsfallet medverkande järnvägarna har framkallat detta, skall deras slutliga ersättningsskyldighet i stället bestämmas i förhållande till längden i tariffkilometer av de delar av befordringen som har försiggått på de nämnda järnvägarnas nät. Går det ej att beträffande någon enda järnväg fastslå dess medverkan till ersättningsfallet, skall ersättningsskyldigheten fördelas mellan samtliga deltagande järnvägar i förhållande till vars och ens andel av den totala befordringssträckan. Efter samma grund fördelas den resterande ersättningsskyldighet som kan uppkomma, om någon järnväg visar sig vara insolvent.

### 4.1.4 *Formulärrätt*

Parternas inbördes rättigheter och skyldigheter vid godsbefordran med järnväg bestäms i princip av befordringsavtalets innehåll. Som tidigare nämnts är dock järnvägarnas möjligheter att påverka befordringsavtalens innehåll begränsade genom att avtalsvillkor, som strider mot järnvägstrafikstadgans föreskrifter, inte får göras gällande. I övrigt kan befordringsavtalen ges det innehåll, som parterna i varje särskilt fall kan enas om. Detta innebär självfallet inte att avtalssluten måste föregås av individuella förhandlingar. Som regel får befordringsavtalen sitt innehåll genom att trafikanten helt eller huvudsakligen ansluter sig till de standardvillkor som järnvägen uppställt för sin godsbefordran. Under benämningen "Normalvillkor i järnvägstrafik" har sådana standardvillkor upprättats gemensamt av statens järnvägar och Svenska Järnvägsföreningen, som är en sammanslutning av landets enskilda järnvägar. Normalvillkoren är tillämpliga på hela det svenska järnvägsnätet. I fråga om befordran som försiggår uteslutande på enskild järnväg kan den järnvägen dock förbehålla sig, att vissa klausuler i normalvillkoren, vilka inte direkt stöder sig på järnvägstrafikstadgan, inte skall tillämpas.

Normalvillkoren består av en huvuddel, i vilken de väsentligaste befordringsvillkoren finns upptagna enligt i huvudsak samma disposition som i järn-

vägstrafikstadgan. Härutöver finns åtta bilagor, av vilka de flesta innehåller ytterligare föreskrifter i särskilda ämnen. Till sitt materiella innehåll ansluter normalvillkoren tämligen nära till järnvägstrafikstadgan. Om denna hade varit direkt tillämplig på befordringsavtalet, skulle resultatet ha blivit väsentligen det samma som följer av tillämpningen av normalvillkoren. I ett hänseende innehåller dock normalvillkoren en markant avvikelse från järnvägstrafikstadgan. Medan denna ger järnvägen rätt att begränsa sin ansvarighet för förlust av gods till 100 kr för varje kg av det förlorade godsets bruttovikt, innehåller normalvillkoren endast en mindre ingripande begränsning, nämligen till 200 kr per kg av förlusten i bruttovikt.

## 4.2 Utredningens allmänna överväganden

### 4.2.1 *Utredningsdirektiven*

I utredningens direktiv erinras om att frågor som gäller järnvägsföretags ansvarighet för transporterat gods för närvarande regleras genom en av Kungl. Maj:t med stöd av 89 § 1809 års regeringsform utfärdad författning, järnvägstrafikstadgan. Att den frakträttsliga regleringen vid järnvägsbefordran inte har skett i civillags form sägs i direktiven sammanhänga med att järnvägsdriften alltifrån tillkomsten av de första författningarna i ämnet vid mitten av 1800-talet i vidsträckt omfattning har varit en statlig verksamhet. Emellertid ifrågasattes det, enligt vad direktiven framhåller, redan vid tillkomsten av 1886 års lag, om inte då gällande regler om godsbefordran med järnväg omsider borde ersättas med en reglering i allmän lag. Denna form för lagstiftning hade då redan använts beträffande godsbefordran till sjöss och har sedan tillämpats också i fråga om godsbefordran med luftfartyg och godsbefordran med vägfordon.

Särskilt sedan järnvägarnas befordringsplikt i princip har avskaffats såvitt gäller gods, kan det enligt direktiven inte gärna göras gällande, att fraktavtalet vid järnvägsbefordran på något avgörande sätt skiljer sig från andra typer av transportavtal, vilkas reglering anses böra ske genom allmän civillag. Av detta skäl bör enligt föredragande statsrådets mening privaträttsliga regler om befordran av gods med järnväg tas upp i lag, medan de föreskrifter av offentligrättslig natur som behövs bör tas upp i en författning av administrativ karaktär.

I fråga om innehållet i den avsedda lagstiftningen om godsbefordran med järnväg ger utredningsdirektiven inte några anvisningar utöver påpekandet att behov av en viss samordning av reglerna för landsvägsbefordran och järnvägsbefordran kan väntas uppstå, t. ex. vad angår ersättningens storlek vid dröjsmål och längden av vissa tidsfrister.

### 4.2.2 *Grunderna för utredningens förslag*

Som framgår av ovanstående redogörelse för utredningens direktiv har frågan om lagstiftning om godsbefordran med järnväg aktualiserats främst av statsrättsliga skäl. I synnerhet sedan den nya regeringsformen har trätt i kraft, kan det knappast anses stå i god överensstämmelse med grundlagen att innehållet i godsbefordringsavtal mellan enskilda trafikanter och enskilda eller statliga

järnvägar i väsentlig grad styrs av författningsregler, som har tillkommit utan riksdagens prövning.

För att åstadkomma en tillfredsställande överensstämmelse med regeringsformens regler om normgivningskompetensen skulle det vara tillräckligt att utan väsentliga ändringar överflytta järnvägstrafikstadgans bestämmelser till lag. Emellertid har i åtminstone de äldre järnvägstrafikstadgorna, under intryck av de internationella fördrag som har tjänat som förebilder, intagits en stor mängd föreskrifter av tämligen perifert intresse. Vid tillkomsten av 1966 års järnvägstrafikstadga företogs en välbehövlig utgallring av sådana föreskrifter. Inte desto mindre är det enligt utredningens uppfattning lämpligt att söka ytterligare begränsa det stoff som bör inrymmas i den aktuella lagen. I denna synes således endast sådana bestämmelser böra tas upp som har central betydelse för rättsförhållandet mellan trafikanten och järnvägen. Enligt utredningens mening bör det överlåtas åt parterna att avtalsvägen lösa de frågor som inte behandlas i lag. Liksom för närvarande bör de lösningar som avses vinna regelmässig tillämpning fastslås i normalvillkor. För den händelse normalvillkoren på någon punkt skulle få ett innehåll som inte kan godtas från allmän synpunkt, torde möjligheten till ingripande enligt avtalsvillkorslagen erbjuda ett tillräckligt korrektiv.

Vad beträffar omfattningen av den reglering som bör ske i lag anser utredningen, att lagstiftningen om godstransport med järnväg bör omspänna i huvudsak samma ämnesområden som, när det gäller godstransport på väg, regleras i vägtransportlagen.

Som redan nämnts innehåller utredningsdirektiven inte några närmare anvisningar rörande det materiella innehållet i den tilltänkta lagstiftningen om godsbefordran med järnväg. Detta torde sammanhänga med att nuvarande reglering, sakligt sett, i allt väsentligt varit tillfredsställande och att någon ingripande ändring av den materiella regleringen på detta område därför inte framstår som särskilt angelägen. Av uppenbara skäl är det också önskvärt, att reglerna för inrikes godsbefordran med järnväg inte alltför mycket avviker från vad som gäller vid internationell järnvägsbefordran av gods och vid inrikes godsbefordran på väg. Detta förhållande begränsar utrymmet för en omgestaltning i materiellt hänseende av gällande regler för järnvägstransport av gods inom landet. Likväl är det befogat att söka klarlägga vilka nya lösningar som den fortgående utvecklingen på järnvägstransporternas område kan aktualisera.

Enligt uppgifter som utredningen erhållit försiggår numera omkring 90 procent av vagnslasttrafiken i överensstämmelse med specialavtal mellan järnvägen och trafikanten. I vagnslasttrafik uppges järnvägen lämna fraktkredit i 97 procent av fallen. Vagnslasttrafiken svarar för den helt dominerande delen av godstransporterna; endast 3 procent av godsvolymen befordras som styckegods. Dessa siffror anses visa att järnvägen endast undantagsvis kan erhålla vagnslasttransporter utan att till kundens förmån avvika från ordinarie taxa och att endast en förhållandevis ringa del av det transporterade godset befordras för vanliga konsumenters räkning. Detta skulle göra att man numera måste ifrågasätta riktigheten av en grundtanke i den nuvarande regleringen, nämligen att transportkunden typiskt sett är den svagare avtalsparten och därför bör beredas ett minimiskydd genom tvingande bestämmelser.

Utredningens förslag innebär ett ökat utrymme för parterna att utan hinder

av författningsbestämmelser reglera sina mellanhavanden genom avtal. Att helt slopa det tvingande elementet i författningsregleringen av järnvägstransporterna bör däremot enligt utredningens mening inte komma i fråga, i varje fall inte utan en samtidig revision av lagstiftningen rörande de övriga transportmedlen. Även om de transportkunder som har förutsättningar att uppnå tillfredsställande befordringsvillkor genom förhandlingar med järnvägen svarar för en procentuellt sett mycket betydande del av den transporterade godsmängden, utgör de återstående transportkunderna inte någon obetydlig grupp i absoluta tal. Dessa kunder kan ofta, liksom t. ex. avsändare av farligt eller skrymmande gods, vara mycket beroende av möjligheten till järnvägstransport. I viss omfattning kan avtalsvillkorslagen användas för att motverka tendenser till försämring av sådana transportkunders situation. Denna metod måste emellertid bedömas som vida mindre effektiv än en tvingande transporträttslig lagstiftning när det gäller mera centrala spörsmål. Även i de talrika fall i vilka befordringsavtalets enskildheter bestäms genom förhandlingar mellan parterna, måste förekomsten av en stomme av tvingande och för i stort sett alla marktransporter likartade regler antas ha ett betydande värde. Det synes i synnerhet vara angeläget att lagstiftningen på detta sätt bidrar till att upprätthålla en långtgående likhet mellan reglerna för inrikes och internationell järnvägsbefordran. Vad beträffar internationell befordran står det nu klart att regleringen under överskådlig framtid kommer att vara i huvudsak tvingande.

Med hänsyn till det sagda anser utredningen att lagregleringen av godsbefordran med järnväg bör genomföras med hjälp av ett normkomplex, som i väsentliga delar är tvingande till transportkundens förmån. I fråga om lagstiftningens omfattning och innehåll synes en nära överensstämmelse med vägtransportlagen böra eftersträvas.

### 4.2.3 *Utredningens förslag i huvuddrag*

Utredningen redovisar i detta avsnitt utförligare sina överväganden i fråga om lagregleringen av godsbefordran. Härvid följer utredningen samma rubrikindelning som har använts vid presentationen av järnvägstrafikstadgans innehåll i avsnitt 4.1.3.

#### 4.2.3.1 Tillämpningsområde

I fråga om det sakliga tillämpningsområdet för författningsregleringen av godsbefordran med järnväg finns det inte anledning att avvika från vad som nu gäller. Den föreslagna lagstiftningen avses således bli direkt tillämplig endast på sådan godsbefordran som mot vederlag utförs med järnväg i allmän trafik. Liksom för närvarande bör järnvägsreglerna förbli tillämpliga även om järnvägsföretaget vid fullgörandet av avtal om järnvägsbefordran använder vägfordon.

Av skäl som har angetts i avsnitt 2.3 har utredningen inte ansett det möjligt att i den föreslagna lagen också ta upp de regler som enligt CIM gäller för internationell järnvägsbefordran av gods. Liksom järnvägstrafikstadgan måste därför lagförslaget lämna befordringar som är underkastade CIM utanför tillämpningsområdet, såvida inte enligt CIM svensk nationell rätt skall tillämp-

pas. Detta kan undantagsvis tänkas bli fallet även när det gäller trafik i utlandet. I motsats till järnvägstrafikstadgan innehåller därför lagförslaget inte något som principiellt begränsar lagens giltighet till trafik inom Sverige.

I fråga om befordran av post föreskrevs i 1925 års järnvägstrafikstadga att "förseglade eller eljest slutna brev ävensom meddelanden å brevkort" skulle vara uteslutna från befordran med järnväg.[1] Ändamålet med denna föreskrift var uppenbarligen att förhindra att allmänheten direkt till järnväg överlämnade försändelser, vilkas befordran till följd av postmonopolet var förbehållen postverket.[2] Däremot var föreskriften självfallet inte avsedd att inverka på postverkets rätt att för sina transporter anlita järnvägarna.[3] I 1966 års järnvägstrafikstadga infördes inte någon motsvarande föreskrift, men undantag gjordes från stadgans tillämpningsområde för befordran av post under postverkets vård. Post anses under järnvägsbefordran vara under postverkets vård, t. ex. om befordringen sker i postkupé eller i sådant utrymme under postverkets lås till vilket inte också järnvägen har tillträde. Befordran av försändelser som någon i strid mot postmonopolet överlämnat till järnvägen liksom befordran av försändelser som postverket överlämnat till järnvägen omfattas således i princip av regleringen i stadgan.

Från vägtransportlagens tillämpningsområde är postbefordran helt och hållet undantagen. Denna lösning är enligt utredningens mening att föredra. Därigenom förhindras att järnvägstrafiklagen framstår som ett regelsystem som i förekommande fall skulle kunna åberopas av postkunder eller av någon som utnyttjar järnvägsbefordran i strid mot postmonopolet. Att förhållandet mellan postverket och de järnvägar, som verket anlitar för postbefordran, i sin helhet görs tillgängligt för avtalsreglering ligger också i linje med den utvidgning av avtalsfriheten som utredningen förordar i följande avsnitt.

Järnvägsfraktavtalet har av ålder betraktats som ett realavtal, vilket innebär att fraktavtalet inte ansetts vara slutet förrän järnvägen mottagit godset till befordran och — i de flesta fall — också mottagit fraktsedel. Detta betraktelsesätt är naturligt under förutsättning att järnvägen har befordringsskyldighet. Om så är fallet har ju trafikanten inte något behov av att i förväg åstadkomma en på avtal grundad skyldighet för järnvägen att ta emot och befordra hans gods. I järnvägstrafikstadgan anges inte närmare hur avtal om godsbefordran kommer till stånd. Däremot fastslås i normalvillkoren, att befordringsavtal är slutet när järnvägen tagit emot godset till befordran jämte fraktsedel eller, vid fraktsedelslös befordran, när järnvägen tagit emot godset till befordran.

Frågan hur avtal om befordran av gods med järnväg kommer till stånd bör enligt utredningens mening besvaras med hjälp av allmänna avtalsrättsliga regler. I enlighet härmed bör ett avtalsförhållande mellan järnvägen och trafikanten kunna anses föreligga redan före den tidpunkt då det är aktuellt för järnvägen att mottaga godset till befordran. Det finns emellertid inte anledning att underkasta detta avtalsförhållande specialreglering i andra hänseenden än som har direkt samband med handhavandet av godset. I vilka situationer den föreslagna lagstiftningen kan tillämpas på avtalsförhållandet framgår av de enskilda bestämmelsernas innehåll. Det har därför inte ansetts behövligt att i lagtexten fixera någon särskild tidpunkt eller omständighet efter vars inträffande avtalsförhållandet skall anses falla under den föreslagna lagen.

Det finns inte heller anledning att i detta sammanhang ta upp föreskrifter

[1] Se § 57 mom. 1 litt. a).

[2] Jfr numera kungörelsen (1947:175) angående postverkets ensamrätt till brevbefordran m. m.

[3] Jfr Flodin-Wikander s. 96.

som i vidare mån än vad gäller post undantar vissa slag av gods från den föreslagna lagens tillämpningsområde. Sådana föreskrifter finns visserligen i vägtransportlagen för begravningstransporter och transporter av flyttsaker, självfallet av skälet att dessa specialtransporter inte så väl passar in i ett regelmönster som har utformats med tanke på mera normala transporter. För begravningstransporter med järnväg fanns vissa specialregler i 1925 års järnvägstrafikstadga. Dessa regler överfördes visserligen inte till 1966 års stadga, men huvuddelen av deras innehåll återfinns i bilaga 4 till normalvillkoren. De särskilda avtalsvillkor som till följd härav i regel skall tillämpas på begravningstransporter innebär emellertid inte några avvikelser från vad som i allmänhet gäller i fråga om järnvägens ansvarighet. Även om det tillämpliga ansvarssystemet således inte är anpassat till denna typ av transporter, synes några problem inte ha uppstått i praktiken, och blotta möjligheten att något framtida fall skulle kunna få en mindre tillfredsställande lösning kan inte gärna föranleda speciallagstiftning för begravningstransporter. Det synes under dessa förhållanden bättre att låta den nu föreslagna lagstiftningen omfatta också begravningstransporter, varvid det torde kunna förväntas att järnvägarna kommer att behandla eventuella ersättningsfall med de avvikelser från vanliga skadeberäkningsgrunder som dessa transporters särskilda natur påkallar.

Befordran av flyttsaker med vägfordon lämnades, som redan nämnts, utanför vägtransportlagens tillämpningsområde. De flesta avtal om sådan befordran torde numera ingås på grundval av standardvillkor, som utarbetats efter överläggningar med KO. Härigenom anses en tillfredsställande avvägning av partsintressena ha kommit till stånd på detta område. Enligt vad KO har meddelat kommer han framdeles att ta upp förhandlingar också om villkoren för järnvägstransport av flyttsaker. I avbidan på att speciella villkor för flyttningstransporter med järnväg utformas i denna ordning, torde berörda transportkunder vara mest betjänta av att den föreslagna lagens regler blir tillämpliga också på dessa transporter.

### 4.2.3.2 Avtalsfrihetens omfattning

Järnvägstrafikstadgan förbjuder järnvägarna att ingå avtal som inskränker de rättigheter som trafikanten skall åtnjuta enligt stadgan. Skulle överenskommelse ändå ha träffats om sådan inskränkning, är överenskommelsen enligt vad som anges i stadgan i regel inte bindande för trafikanten. I princip fungerar således järnvägstrafikstadgan som en till trafikantens förmån ensidigt tvingande reglering.

Utredningens förslag innebär en viss utvidgning av parternas avtalsfrihet redan därigenom att författningsregleringens omfattning föreslås bli begränsad till de mest centrala elementen i befordringsavtalet. En ytterligare utvidgning av avtalsfriheten diskuteras i det följande. Av skäl som redovisats i avsnitt 4.2.2 anser emellertid utredningen, att den nuvarande regleringens tvingande karaktär i huvudsak bör bibehållas. Också den föreslagna lagens ändamål kan således sägas vara att säkerställa ett visst minimiskydd åt transportkunder i allmänhet.

Järnvägstrafikstadgans tvingande reglering gäller, som nämnts, inte i fråga om alla transporter. Vid transport, som skall utföras under speciella förhål-

landen eller som avser ovanligt eller farligt gods eller gods som är i onormalt tillstånd, kan avtal om avvikelse från stadgans regler bli giltiga, även om avvikelsen inte kan sägas vara till varuhavarens förmån. För att sådant avtal skall bli giltigt, krävs som synes att något visst objektivt faktum är för handen. Det kan ifrågasättas om inte också omständigheter av subjektiv art, dvs. som rör parternas förhållande till varandra, borde kunna medföra giltighet åt avtalsvillkor, som innebär att trafikanten har eftergivit viss rätt.

Vid inrikes vägtransport får vägtransportlagens bestämmelser frångås genom avtal även till varuhavarens nackdel, om godsets eller befordringens ovanliga art eller "andra särskilda omständigheter" gör det skäligt. Till "andra särskilda omständigheter" får också räknas fakta som inte hänför sig till transporten som sådan utan till förhållandet mellan parterna. Som exempel anges i motiven till vägtransportlagen, att fraktavtalet till väsentlig del har benefik karaktär, fastän visst vederlag utgår.[1]

Också vid internationell järnvägsbefordran har transportkunden vissa möjligheter att avstå från skadeståndsskydd i utbyte mot sänkt fraktkostnad. Enligt CIM art. 35 får nämligen järnvägen i sådana tariffer som innebär en nedsättning av den enligt vanliga grunder beräknade frakten betinga sig en sänkning av den beloppsgräns som i allmänhet maximerar ersättningens storlek vid transportskada eller dröjsmål. Den avtalsfrihet som följer härav sträcker sig emellertid inte längre än till valet av olika alternativ för förhållandet mellan fraktkostnad och ersättningens storlek i fall av skada. Några avvikelser från den tvingande regleringen kan inte göras i fråga om förutsättningarna för järnvägens ansvarighet och fördelningen av bevisskyldigheten. Däremot uppställs i CIM inte några krav på viss proportionalitet mellan fraktnedsättning och lättnad i ersättningsskyldigheten.

Som påpekats i avsnitt 4.2.2 innebär villkoren i ett stort antal avtal om inrikes godsbefordran med järnväg en anpassning av avtalsinnehållet till transportkundens individuella önskemål. Längst har denna anpassning drivits vid de s.k. systemtransporterna. Uttrycket "systemtransport" brukar — utan krav på någon strikt definition — användas för att beteckna en särskilt avtalad, kontinuerlig transportverksamhet som ingår som ett led i transportkundens produktionsplan. Som exempel kan nämnas daglig transport av komponenter från tillverkningsorten till en sammansättningsfabrik eller av färdigvaror från produktionsorten till en utskeppningshamn. Möjligheten till kontinuerlig transport kan självfallet vara av avgörande betydelse för sådana funktioner i transportkundens verksamhet som lagerhållning och marknadsföring. Det är naturligt att transportverksamheten i sådana fall så långt som möjligt anpassas till transportkundens speciella behov, och avtal om systemtransporter innehåller också regelmässigt en ingående reglering av en mångfald frågor. Att också när det gäller sådana i detalj genomarbetade transportavtal begränsa parternas handlingsfrihet med hänvisning till transportkundens behov av skydd synes inte vara något realistiskt resonemang. Om transportkunden i nu aktuella fall anser sig kunna uppnå en fördel mot att han avstår från någon rättighet som i och för sig tillkommer honom, finns det knappast någon anledning för lagstiftaren att hindra honom från detta.

Motsvarande avtalsfrihet kan självfallet vara motiverad också när det gäller avtal som visserligen inte kan anses gälla "systemtransport" men som ändock ger uttryck för en medveten hållning från transportkundens sida. Enligt ut-

[1] Prop. 1974: 33 s. 70.

redningens mening bör därför avsteg från den tvingande regleringen framdeles godtagas även om avsteget är till transportkundens nackdel, förutsatt att transportkunden aktivt medverkat till avsteget, att han kan anses ha vunnit en fördel i annat hänseende och att det inte är uppenbart att han befunnit sig i ett förhandlingsmässigt underläge gentemot järnvägen.

Det säger sig självt att de tankegångar utredningen nu redovisat inte med någon större precision låter återge sig i lagtexten. Utredningen har därför inskränkt sig till att till bestämmelsen i 1 kap. 2 § om lagens tvingande karaktär foga en undantagsbestämmelse av innehåll att avtal om avvikelse till varuhavarens nackdel från reglerna om godsbefordran får träffas "när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter föranleder det".

### 4.2.3.3 Fraktsedel

Som tidigare nämnts bygger järnvägstrafikstadgan på uppfattningen att en avsändare (säljare) skall ha möjlighet att använda fraktsedeln som sådant dokument, mot vars överlämnande till mottagaren (köparen) han kan kräva betalning av köpeskillingen i fall som anges i 16 § KöpL. För att fraktsedeln skall kunna fylla denna köprättsliga funktion, har i järnvägstrafikstadgan intagits ett flertal bestämmelser avsedda att hindra att avsändaren till förfång för mottagaren disponerar över godset, fastän han har överlåtit fraktsedelsdubbletten. Dessa bestämmelser kompletteras av regler om skadeståndsskyldighet för järnvägen gentemot mottagaren i de fall då denne har åsamkats skada genom att järnvägen i strid mot vad som föreskrivits har tillåtit avsändaren att förfoga över godset.

Denna reglering innebär en viss komplicering av transportförfarandet, och det kan ifrågasättas om denna olägenhet uppvägs av de fördelar det kan tänkas innebära för avsändarna att kunna använda fraktsedeln som köprättsligt dokument. Med hänsyn till den utveckling som har ägt rum, bl. a. genom att inrikes järnvägstransporter blivit allt snabbare, ligger det nära till hands att anta, att järnvägsfraktsedelns dokumentfunktion inte längre har något större värde för transportkunderna.

Utredningen har därför tillfrågat Näringslivets trafikdelegation om dess uppfattning om behovet av en järnvägsfraktsedel med dokumentfunktion. Efter att ha vänt sig till sina medlemsorganisationer och vidare rådfrågat Svenska bankföreningen och Sjöassuradörernas förening har trafikdelegationen uttalat, att varuägare endast i undantagsfall använder inrikes järnvägsfraktsedel som underlag för betalning och för banktransaktioner. Sammanfattningsvis har trafikdelegationen anfört, att motiven för bibehållande av järnvägsfraktsedelns värdepappersegenskaper vid inrikes trafik med dagens transportförutsättningar förlorat i värde. Denna uppfattning har SJ sagt sig dela. Inte heller av hänsyn till transportörens intresse synes det enligt SJ:s mening påkallat att bibehålla de nuvarande fraktsedelsreglerna.

I fråga om vägbefordran har departementschefen, med hänvisning till att det inte finns något praktiskt behov därav, avvisat ett förslag om att införa en fraktsedel med dokumentfunktion för inrikes trafik.[1] Som nyss nämnts har representativa företrädare för såväl transportkunder som transportörer gett tillkänna sin uppfattning att det inte heller vid inrikes järnvägsbefordran föreligger något behov av en fraktsedel med värdepapperskvalitet. Det synes såle-

[1] Prop. 1974: 33 s. 40.

des finnas övertygande skäl för att inte till den nya lagstiftningen överföra de regler, som säkerställer järnvägsfraktsedelns dokumentfunktion.

Det finns emellertid anledning att överväga en längre gående reformering av gällande fraktsedelsregler än att blott avskaffa fraktsedelns värdepappersegenskaper. Från SJ:s sida har ifrågasatts om behov längre föreligger att över huvud taget lagfästa bruket av fraktsedel. Enligt SJ kan fraktsedeln förutses komma att få en efter hand minskad användning. Till en del antas den bli ersatt med handlingar av annan karaktär. De möjligheter som redan i dag föreligger — och som kan väntas få stegrad aktualitet framöver — till registrering av befordringsavtalet genom databehandling och överföring av rättighetsgrundande meddelanden via datorsystem har sitt särskilda intresse i detta sammanhang. Enligt SJ:s mening bör därför den möjligheten övervägas att bruk och utformning av fraktdokument i inrikes järnvägstrafik får utan lagreglering bestämmas av trafikföretagen och deras trafikanter i enlighet med det behov av bevis i relevanta hänseenden som kan anmäla sig från fall till fall.

Redan enligt 1862 års trafikreglemente utgjorde fraktsedeln ett nödvändigt element i godsbefordringsavtalet. För att ett giltigt avtal skulle komma till stånd krävdes således principiellt inte bara att avsändaren jämte godset avlämnade något "ledsagelsepapper" utan också att detta papper hade den för fraktsedel fastställda formen.[1] Denna ordning gällde i huvudsak ännu enligt 1925 års stadga. Också enligt 1966 års stadga framstår användning av fraktsedel som det normala. Emellertid nämns uttryckligen fallet att järnvägen mottager godset till befordran utan fraktsedel.[2] I sådant fall kan avsikten vara att fraktsedel skall överlämnas först vid en senare tidpunkt.[3] Ingenting torde emellertid hindra, att befordringen sker helt utan transporthandling eller med hjälp av transporthandling som inte fyller de formella kraven på en fraktsedel. Inom ramen för en fri bevisprövning kan en sådan transporthandling tänkas ha ett visst bevisvärde. Vad detta närmare innebär och vilka rättsverkningar som i övrigt kan vara knutna till en sådan handling synes emellertid vara högst ovisst.

I bilaga 6 till normalvillkoren anges vilka slag av fraktsedlar som för allmänt begagnande finns för olika typer av befordran. Bland dessa fraktsedelsslag finns också en standardfraktsedel för automatisk databehandling. Denna ADB-fraktsedel saknar blad A, dvs. den fraktsedelsdel som normalt återställs till avsändaren. ADB-fraktsedeln uppfyller i detta avseende inte föreskrifterna i järnvägstrafikstadgan. Detta åskådliggör att en viss spänning kan uppstå mellan den författningsmässiga regleringen av transportdokumenten och den tekniska utvecklingen på området.

Det är enligt utredningens mening viktigt att tillse, att det inte reses onödiga hinder för utvecklingen av nya metoder för registrering och redovisning av transportuppdrag. I den mån parterna är överens om att inte använda transporthandling eller att använda en speciell, för det aktuella behovet avpassad transporthandling, bör lagstiftningen ge dem fria händer härvidlag.

Emellertid måste det antagas att det även framdeles kommer att finnas ett stort antal transportkunder, som inte har andra önskemål i fråga om transporthandlingar än att få tillgång till ett bevismedel rörande vissa väsentliga moment i befordringsavtalet. Dessa transportkunders intressen torde under överskådlig tid bäst tillgodoses genom förekomsten av en fraktsedel av traditionell typ, vars bevisvärde i vissa viktiga hänseenden fastslås i lag.

[1] Jfr Flodin-Wikander s. 98 f.

[2] Jfr normalvillkoren art. 54.1: "Avsändaren skall upprätta och avlämna fraktsedel för varje sändning såvida annat inte avtalats mellan avsändaren och järnvägen."

[3] Se Promemoria s. 13.

Med hänsyn till det sagda föreslår utredningen att den kommande lagstiftningen skall ge tydligt uttryck för att parterna — om de är överens — antingen kan låta bli att använda transporthandlingar eller använda transporthandlingar av vilken beskaffenhet som helst. Har befordringsavtal ingåtts utan att någon sådan överenskommelse har kommit till stånd, skall emellertid enligt utredningens förslag vardera parten vara skyldig att på motpartens begäran medverka till att för transporten används en särskild sorts transporthandling, vars beskaffenhet och bevisverkan är reglerad i lag. Endast en sådan transporthandling bör kallas fraktsedel.

#### 4.2.3.4 Undersökning av godset

Järnvägstrafikstadgans regler om undersökning av godset avser att tillgodose dels järnvägens kommersiella intresse av att få korrekt underlag för bestämmandet av villkoren för befordringen, dels det mera offentligrättsligt färgade intresset av att kunna undanröja eventuellt föreliggande hot mot säkerheten. Det synes uppenbart att järnvägen även i fortsättningen bör ha rätt och måhända också skyldighet att företa en undersökning som är påkallad från säkerhetssynpunkt. Härutöver måste emellertid järnvägen ha rätt att genom undersökning av godset säkerställa sig mot händelser som visserligen inte kan anses äventyra säkerheten men som ändå innebär skada eller kostnad för järnvägen. Genom rätten att undersöka godset bör järnvägen vidare ges möjlighet att hindra att den utnyttjas till att fullgöra befordringsåtaganden som tillkommit under oriktiga förutsättningar. Det torde emellertid inte sällan vara svårt och även onödigt att avgöra om en undersökning i det enskilda fallet bör motiveras med det offentligrättsliga intresset att säkerheten inte sätts i fara eller med järnvägens förmögenhetsrättsliga intresse av att inte tillfogas skada eller inkomstbortfall. Utredningen har därför ansett det lämpligt att bestämmelserna om järnvägens rätt att undersöka den egendom som skall befordras hålls samlade i ett lagrum. Detta lagrum, som således behandlar dels en offentligrättsligt motiverad rätt till undersökning av handresgods, inskrivet resgods och gods, dels en förmögenhetsrättsligt motiverad rätt till undersökning av resgods och gods, har med särskilt beaktande av det offentligrättsliga inslaget placerats i lagförslagets kapitel om ordning och säkerhet.

Undersökning enligt nämnda lagrum bör kunna genomföras närhelst den befinns vara påkallad. I fråga om gods aktualiseras emellertid en annan form av undersökning redan när godset mottages till befordran. Denna undersökning har inte samma syfte som den ovan omtalade utan avser att skapa en materiellt trovärdig grund för vissa presumtioner som avses komma till användning när det gäller bevisning om godsets mängd, identitet och synliga tillstånd. Bestämmelser om denna form av undersökning bör enligt utredningens mening tas in i godsbefordringskapitlet.

I enlighet härmed föreslår utredningen en uttrycklig regel av innebörd, att järnväg som mottager gods till befordran med fraktsedel skall vara skyldig att kontrollera om fraktsedelns uppgifter om antalet kollin är riktiga. Kontroll skall vidare ske av sådan uppgift i fraktsedeln som har till syfte att säkerställa identifieringen av godset. Järnvägen avses dock ej bli skyldig att göra nämnda kontroller, om avsändaren har lastat godset och ej heller om förhållandena eljest innebär godtagbara skäl för järnvägen att underlåta kontroll. Detta kan

vara fallet t. ex. om avsändaren har förklarat sig inte påkalla kontroll, om mottagandet sker under omständigheter som avsevärt försvårar kontrollen (mörker, tidsnöd) eller om antalet kollin är mycket stort. Sker ingen kontroll, skall emellertid detta anmärkas i fraktsedeln. När parterna redan från början är överens om att järnvägen inte skall utföra kontrollen, kan naturligtvis anmärkningen i förväg föras in i fraktsedeln. Anmärkning skall självfallet också göras när järnvägen vid kontrollen finner att fraktsedelsuppgift är oriktig.

Utredningen föreslår vidare, att järnvägen genom uttrycklig bestämmelse åläggs skyldighet att besiktiga godsets och förpackningens synliga tillstånd, när järnvägen mottager godset till befordran. Detta bör gälla oavsett om fraktsedel används eller ej. I den mån besiktningen ger anledning till anmärkning mot godsets eller förpackningens synliga tillstånd, har järnvägen att meddela avsändaren detta. Har fraktsedel upprättats, skall meddelandet ske i form av anteckning i denna, varvid skall anges i vilket hänseende godsets eller förpackningens synliga tillstånd inte är gott. Om transporten skall utföras utan fraktsedel, skall anmärkning från järnvägens sida om brister i godsets eller förpackningens synliga tillstånd ändå framställas på ett otvetydigt sätt.

Finner järnvägen att uppgift i fraktsedel om antalet kollin eller dessas kännetecken är oriktig eller att godsets eller förpackningens synliga tillstånd inte är gott, bör det ligga i järnvägens intresse att förmå avsändaren att vitsorda riktigheten av järnvägens påstående. Medger avsändaren, att järnvägens påstående är riktigt, bör järnvägen kunna räkna med att det inte senare hävdas, att det verkliga förhållandet trots allt är ett annat. För motsvarande fall har i vägtransportlagen införts en regel av innebörd att ett av fraktföraren gjort förbehåll, som på visst sätt godkänts av avsändaren, är bindande för denne. I enlighet härmed får bevisning om det förhållande som förbehållet avser inte tilllåtas i tvist mellan avsändaren och fraktföraren. Utredningen har övervägt att föreslå en motsvarande regel för järnvägsbefordran men funnit att en sådan regel kan undvaras. Har avsändaren uttryckligen godkänt en av järnvägen framställd anmärkning, torde sådana krav få ställas på bevisning om att anmärkningen är oriktig att det i praktiken knappast kan inträffa, att den godkända anmärkningen blir betraktad som oriktig. Skulle detta undantagsvis ändå bli fallet, har frånvaron av den nämnda regeln möjliggjort ett materiellt riktigt resultat.

I händelse av tvist om vilket gods järnvägen har mottagit för befordran eller om det tillstånd i vilket det mottagna godset eller dess förpackning befann sig, måste omständigheterna klarläggas genom bevisning. För dessa fall ger, som nämnts, järnvägens kontroll- och besiktningsskyldighet underlag för vissa bevispresumtioner.

Det kan antas att järnvägen, när den enligt förslaget är skyldig att kontrollera fraktsedelsuppgifter om antalet kollin, regelmässigt kommer att utföra kontrollen och göra anmärkning i fraktsedeln, om uppgift befinns vara oriktig. Det kan också antas att fraktsedel, när godset har lastats av avsändaren eller när antalet kollin av annat godtagbart skäl inte har kontrollerats, regelmässigt förses med anteckning härom. Om det av fraktsedel, som behandlats av järnvägen, inte framgår vare sig att järnvägen funnit fraktsedelns uppgifter om antalet kollin vara oriktiga eller att dessa uppgifter av angivet, godtagbart skäl inte har kontrollerats eller att godset har lastats av avsändaren, kan det således på goda grunder antas, att uppgifterna rätt återger de verkliga förhål-

landena. I tvist t. ex. rörande hur många kollin som har avlämnats för befordran bör fraktsedel således kunna godtagas som tillräckligt bevis, om den inte innehåller någon anmärkning eller anteckning av det slag som här har nämnts.

Enligt denna bevisregel skulle emellertid fraktsedelns uppgifter om antalet kollin få tagas för goda även när avsändaren har lastat godset, om detta förhållande inte framgår av fraktsedeln. Är det uppenbart att avsändaren har lastat godset, bör emellertid försummelse att ange detta i fraktsedeln inte få inverka på bevisningen om kolliantalet. Någon presumtion för riktigheten av fraktsedelns uppgifter om antalet kollin bör således inte inträda, vare sig när det framgår av fraktsedeln, att avsändaren har lastat godset, eller när det trots frånvaron av sådan upplysning är uppenbart, att lastningen har ombesörjts av honom. Det faktum att godset har lastats av avsändaren bör å andra sidan inte göra det omöjligt för honom att säkra bevisning genom fraktsedeln. Har järnvägen efter särskilt åtagande kontrollerat antalet av avsändaren lastade kollin och bekräftat riktigheten av fraktsedelns uppgifter härom, bör dessa uppgifter anses gälla mot järnvägen.

Enligt allmänna bevisbörderegler får det anses åvila varuhavaren att i händelse av tvist därom styrka vilka kollin som avlämnats för befordran. Denna bevisskyldighet bör han således kunna fullgöra genom att enbart åberopa fraktsedeln, självfallet förutsatt att denna inte innehåller någon anmärkning i det berörda hänseendet. Något exklusivt bevismedel bör dock fraktsedeln inte vara. Riktigheten av dess uppgifter bör, även om dessa inte gjorts till föremål för anmärkning, kunna vederläggas genom motbevisning, t. ex. i form av vittnesmål. Uppgift som är uppenbart oriktig får självfallet utan vidare lämnas åsido. Är uppgifternas riktighet ifrågasatt redan genom en icke godkänd anmärkning, bör fraktsedeln inte anses ha annat bevisvärde än det som kan tillkomma den vid en bedömning inom ramen för en fri bevisprövning. Liksom när fraktsedel saknas, måste bevisfrågan bedömas med utgångspunkt från att det är varuhavaren som är skyldig att bevisa vilket gods som har avlämnats till befordran.

De av utredningen föreslagna reglerna om kontroll från järnvägens sida av fraktsedelsuppgifter om antal kollin samt dessas kännetecken saknar direkt motsvarighet i järnvägstrafikstadgan. I normalvillkoren art. 59.2 sägs emellertid, att järnvägen räknar kolliantalet i sändning som lastas av järnvägen, såvida inte järnvägen kommit överens om annat med avsändaren. Någon egentlig ändring i sak innebär de nämnda reglerna således inte i fråga om järnvägens kontroll av antalet kollin. Också i fråga om det bevisvärde som avses tillkomma här berörda fraktsedelsuppgifter överensstämmer förslaget i huvudsak med vad som tillämpas nu.

På motsvarande sätt som i fråga om kolliantalet bör frånvaron i fraktsedel av anmärkning mot godsets eller förpackningens synliga tillstånd medföra presumtion för att några synliga brister inte vidlådde godset eller dess förpackning, när järnvägen mottog godset till befordran. I fråga om godsets och förpackningens synliga tillstånd föreslås emellertid besiktningsplikt föreligga, även när fraktsedel inte används. Underlåtenhet från järnvägens sida att framställa anmärkning mot godsets eller förpackningens synliga tillstånd bör således även i detta fall kunna ge upphov till presumtionen att tillståndet var gott. Utredningen föreslår därför en bevisregel av innebörd att godset och förpackningen skall anses ha varit i gott synligt tillstånd, när järnvägen mottog

godset till befordran, såvida inte järnvägen har framställt anmärkning eller med vanliga bevismedel lyckats styrka att tillståndet var bristfälligt. Varken i järnvägstrafikstadgan eller i CIM har någon sådan regel kommit till uttryck i texten. Däremot tillämpas regelns sakliga innehåll allmänt.[1]

För många befordringsavtal gäller att vissa avtalsvillkor inte avhandlas på annat sätt än att de anges i fraktsedel. I sådana fall torde bevisning om vad avtalet på nu avsedda punkter innehåller i regel inte kunna föras på annat sätt än genom åberopande av fraktsedeln. Även när fraktsedeln har överlämnats till järnvägen först vid ett annat tillfälle än då befordringsavtalet slöts, måste det emellertid anses vara i så hög grad sannolikt att fraktsedelns uppgifter om avtalsvillkoren är riktiga, att fraktsedeln kan betraktas som tillräckligt bevis i dessa hänseenden. Det bör dock vara tillåtet att med andra bevismedel styrka, att fraktsedeln inte rätt återger de överenskomna avtalsvillkoren.

Frånsett de fall för vilka här har redogjorts skall enligt utredningens förslag någon presumtion för riktigheten av uppgifterna i fraktsedel inte gälla. Detta hindrar självfallet inte att resultatet vid en fri bevisbedömning kan bli, att ett påstående anses öka i trovärdighet, om det får stöd av uppgift i fraktsedel.

### 4.2.3.5 Järnvägens hävningsrätt

Bestämmelser om rätt för järnvägen att häva avtal om godsbefordran infördes genom 1966 års järnvägstrafikstadga. I kommentaren till förslaget till stadgan framhölls, att järnvägens rätt att i vissa fall häva befordringsavtal visserligen torde följa redan av allmänna rättsgrundsatser men att det ansetts lämpligt att i stadgan inskriva och i vissa avseenden närmare precisera hävningsrätten.[2]

Gentemot en trafikant som t. ex. hade uppgivit för låg godsvikt kunde järnvägarna tidigare inskrida med särskilda penningsanktioner. Så länge järnvägarna var underkastade godsbefordringsplikt, fanns däremot knappast något utrymme för tillämpning av allmänna regler om hävande av avtal. Härvidlag uppstod emellertid en ny situation, när befordringsplikten i huvudsak avskaffades. Det var säkerligen välbetänkt att fästa uppmärksamheten på denna nya situation genom att i 1966 års järnvägstrafikstadga införa uttryckliga regler om hävningsrätten, även om dessa i sak strängt taget var obehövliga. Numera torde det dock knappast behöva särskilt understrykas, att hävning kan förekomma också när det gäller avtal om godsbefordran med järnväg. Det praktiska behovet av särskilda hävningsregler har också visat sig ringa. Endast i något enstaka fall tycks hävningsmöjligheten ha utnyttjats. Utredningen har med hänsyn till det sagda stannat för att inte ta upp några regler om hävande av avtal i lagförslaget. En önskan om likformighet med vägtransportlagen, som saknar dylika regler, har också bidragit härtill.

Järnvägens rätt att underlåta att fullfölja ett ingånget befordringsavtal är emellertid för ett visst fall uttryckligen angiven också i lagförslaget. Detta är förhållandet när farligt gods har överlämnats till befordran utan att järnvägen haft kännedom om farans art och erforderliga försiktighetsmått. När det gäller farligt gods får det anses finnas särskild anledning att för avsändarna framhäva, att varje försummelse av deras underrättelseplikt kan få återverkningar på järnvägens skyldighet att fullgöra befordringen. En påminnelse om hävningsrätten i detta sammanhang synes vara så mycket mera befogad som hävningsrätten här är kombinerad med omfattande undantag från vårdplikten. I

[1] Jfr Wick s. 136.

[2] Se Promemoria s. 16.

den nämnda situationen har nämligen järnvägen enligt förslaget inte bara rätt att avbryta befordringen utan också att i förekommande fall bortskaffa, oskadliggöra eller förstöra godset. Bestämmelserna härom har i lagförslaget placerats i kapitlet om ordning och säkerhet inom järnvägsområde. Placeringen av bestämmelserna torde motverka risken för ett felaktigt e contrario-slut av innebörd att befordringsavtal inte skulle kunna hävas i andra fall än de angivna.

I anslutning till reglerna om hävningsrätten behandlas i järnvägstrafikstadgan järnvägens skyldighet att ta vård om godset även om befordringsavtalet har hävts. Denna skyldighet följer enligt utredningens uppfattning redan av allmänna rättsgrundsatser och torde inte uttryckligen behöva anges i lagen. En påminnelse om vårdskyldighetens existens utgör emellertid de ovannämnda föreskrifterna om järnvägens rätt att i vissa fall bortskaffa, oskadliggöra eller förstöra farligt gods, vilka föreskrifter framstår som särskilda undantag från den principiellt gällande vårdplikten.

### 4.2.3.6 Utlämning av gods

I fråga om godsets utlämning följer lagförslaget i huvudsak gällande ordning. På en punkt föreslår dock utredningen en saklig ändring.

När godset inte har ankommit till bestämmelseorten och det inte har fastslagits att godset har gått förlorat, får mottagaren enligt järnvägstrafikstadgan rätt att inträda i befordringsavtalet först en månad efter det att avtalad leveransfrist har gått till ända eller, om ingen leveransfrist har avtalats, sex veckor efter det att järnvägen mottog godset till befordran. Denna reglering innebär att avsändarens rätt att förfoga över godset kan komma att bestå under lång tid, under vilken mottagaren följaktligen kan hållas i ovisshet om sina möjligheter att någonsin kunna åberopa sig på befordringsavtalet. Också för avsändaren kan denna reglering medföra en lång tids ovisshet om hur motparten slutligen kommer att förhålla sig. Enligt utredningens mening är det till fördel, om mottagaren berättigas att inträda i befordringsavtalet redan vid leveransfristens utgång. Det kan visserligen sägas att denna tidpunkt kan vara svår att fastställa, när leveransfristens längd inte är bestämd i avtal. Sådana fall torde emellertid vara sällsynta.[1] I praktiken torde man således tämligen lätt kunna bestämma den tidpunkt då mottagaren senast hade bort få tillgång till godset. Utredningen föreslår att mottagaren vid inrikes järnvägsbefordran, i likhet med vad som är fallet vid såväl inrikes som internationell vägbefordran, berättigas inträda i befordringsavtalet redan vid nämnda tidpunkt.

Om inte avsändaren har förordnat annat, blir mottagaren i normalfallet, dvs. när befordringen genomförs utan att förlust eller försening inträffar, enligt järnvägstrafikstadgan berättigad att inträda i fraktavtalet så snart godset har kommit fram till bestämmelsestationen. Godsets ankomst till bestämmelsestationen är således i allmänhet förutsättningen för att mottagaren skall kunna hindra avsändaren från att fortsätta att förfoga över godset. Denna förutsättning kan självfallet vara för handen bara när den som bestämmelsestation utpekade stationen är belägen på den faktiska befordringsvägen. Tidigare var detta regelmässigt fallet. Godset befordrades till en i fraktsedel angiven bestämmelsestation, på vilken godset avhämtades av mottagaren eller ställdes till hans förfogande på särskilt spår eller eventuellt omlastades för en

[1] Jfr bilaga 8 till normalvillkoren, enligt vilken i bilagan angivna leveransfrister skall anses som avtalade, om inte särskilt avtal om leveransfrist träffats.

av järnvägen ombesörjd transport till mottagarens bostad, lager eller liknande. Numera sker styckegodsbefordran i ökande utsträckning så, att järnvägstransporten avbryts före ankomsten till den angivna bestämmelsestationen — eller ibland först sedan denna passerats — varvid godset på annan station omlastas till bil för forsling till mottagaren. När befordringen på detta sätt utförs utan att faktiskt beröra bestämmelsestationen, synes avsändarens förfoganderätt enligt gällande ordning bestå till dess befordringsavtalet fullgjorts genom att godset faktiskt överförts i mottagarens besittning.

När godset har kommit till bestämmelsestationen, kan mottagaren däremot bringa avsändarens förfoganderätt att upphöra, fastän han inte har tagit godset i besittning. Det räcker i detta fall att han meddelar järnvägen sin vilja att inträda i befordringsavtalet som mottagare.[1] Den av trafikekonomiska skäl föranledda koncentreringen av godshanteringen till vissa knutpunkter har således medfört att mottagarens inträde i befordringsavtalet numera ofta måste ske vid en senare tidpunkt än förut. Därmed har också mottagarens handlingsmöjligheter i viss mån beskurits. De praktiska olägenheterna härav får inte överdrivas. Enligt utredningens mening bör de dock beaktas, åtminstone genom att regeln, att mottagarens inträde i befordringsavtalet efter godsets framkomst kan ske genom en enkel viljeförklaring, görs tillämplig inte bara i fråga om bestämmelsestationen utan i fråga om varje avtalsenlig plats för godsets utlämning. Sedan godset anlänt till den plats där det skall utlämnas, bör mottagaren således alltid kunna aktivt hävda sin rätt till godset och inte vara hänvisad till att avvakta att utlämningen verkligen sker.

Järnvägstrafikstadgans bestämmelser om järnvägens skyldighet att utlämna godset saknar motsvarighet i utredningens förslag. Denna skyldighet, som följer redan av befordringsavtalets syfte, torde inte behöva behandlas i lag. Inte heller i fråga om platsen för utlämningen eller förfarandet vid utlämningen torde det krävas annan reglering än den som parterna själva kan åstadkomma genom avtalsvillkor om t. ex. utlämning av godset hos mottagaren i stället för på bestämmelsestationen eller om rätt för järnvägen att i vissa fall fullgöra utlämningen genom att ställa godset till mottagarens förfogande för lossning eller överlämna det i myndighets besittning.

Som nämnts innehåller järnvägstrafikstadgan bestämmelsen att mottagaren, även om han har trätt in i fraktavtalet, får vägra att mottaga godset, så länge järnvägen ej har följt hans begäran om undersökning av om godset utsatts för minskning eller skada. Denna bestämmelse bör ses i sammanhang med de bestämmelser i järnvägstrafikstadgan enligt vilka mottagaren förlorar sin rätt att kräva ersättning för minskning eller skada, om han utan att göra anmärkning tar emot gods som uppvisar synlig minskning eller skada. Enligt utredningens förslag skall emellertid varuhavaren inte ovillkorligen förlora sin talerätt, om han utan anmärkning tar emot gods som synbarligen minskats eller skadats. I det säkerligen sällsynta fallet att järnvägen vägrar att undersöka godset inför utlämningen kan mottagaren, om utredningens förslag genomförs, utan att riskera talerättens förlust ta hand om godset och tillse, att eventuell minskning eller skada fastställs på annat sätt än genom järnvägens undersökning. De möjligheter som härigenom öppnas för mottagaren att hävda sin rätt och det osannolika i att järnvägen i nämnvärd omfattning skulle vägra att undersöka godset gör enligt utredningens mening, att någon motsvarighet till den nuvarande bestämmelsen om mottagarens rätt att vägra att mottaga godset inte behöver tas upp i kommande lagstiftning.

[1] Jfr Nánássy s. 422.

#### 4.2.3.7 Efterkrav

Under ovanstående rubrik anges i järnvägstrafikstadgan endast att järnvägen inte får utlämna efterkravsbelagt gods förrän efterkravsbeloppet har erlagts och att järnvägen utan dröjsmål skall redovisa uppburet efterkravsbelopp. Ytterligare bestämmelser om efterkravsbelopp finns upptagna i avsnittet om järnvägens ansvarighet.

Vilka förpliktelser järnvägen åtar sig, när den låter avsändaren belägga godset med efterkrav, kan mycket väl fastläggas på annat sätt än i författning. Önskemålet om parallellitet med vägtransportlagen, i vilken bestämmelser om efterkrav har tagits upp, har emellertid föranlett utredningen att ta upp sådana bestämmelser också i sitt förslag. Någon saklig ändring av gällande efterkravsregler föreslår utredningen inte. Däremot anser utredningen att reglerna om efterkrav bör samlas till ett enda lagrum. I överensstämmelse med den i vägtransportlagen använda systematiken föreslår utredningen därför, att en samlad lagbestämmelse om efterkrav tas upp i anslutning till reglerna om godsets utlämnande.

#### 4.2.3.8 Ändring av befordringsavtalet

I fråga om avsändarens rätt att ändra befordringsavtalet föreslår utredningen inte några genomgripande förändringar. Såvitt angår terminologin förordar emellertid utredningen, att nämnda rätt i lagtexten betecknas som rätt att ”förfoga över godset under befordringen” i stället för rätt att ”ändra befordringsavtalet”. Av dessa båda uttryckssätt innefattar visserligen enligt utredningens mening det sistnämnda den mest träffande beskrivningen av innehållet i den åsyftade rätten. Genom att i lagtexten i stället anknyta till begreppet ”förfoganderätt” vinner man emellertid överensstämmelse med den terminologi som används i vägtransportlagen och luftfartslagen och som är förhärskande i frakträttslig litteratur.

Ändring av befordringsavtalet kan enligt järnvägstrafikstadgan komma till stånd på grundval av två olika typer av viljeförklaringar från avsändarens sida. Vissa i stadgan särskilt angivna ändringar kan avsändaren åstadkomma genom ”förordnande”, som järnvägen i princip är skyldig att följa. Andra ändringar, vilkas innebörd inte anges i stadgan, kan initieras genom ”begäran” av avsändaren. Det ankommer på järnvägen att själv avgöra, om den skall efterkomma eller avböja en sådan begäran.

Enligt utredningens mening saknas det anledning att i lagstiftningen behandla sådana ändringar av befordringsavtalet som förutsätter samförstånd mellan järnvägen och avsändaren. Däremot bör i lag anges de ändringar som järnvägen i princip skall anses skyldig att medge. Skyldighet att tåla ändringar av befordringsavtalet bör enligt utredningens mening åläggas järnvägen endast i den omfattning som fordras för att avsändaren skall ha möjlighet att tillvarata sin rätt till godset även under befordringen. Någon uttömmande uppräkning av de ändringar som i detta syfte får företagas i befordringsavtalet torde inte behövas.

För att en ändring av befordringsavtalet skall kunna komma till stånd krävs för närvarande att avsändaren företer fraktsedelsdubbletten. Denna ordning är en förutsättning för att fraktsedeln skall kunna fylla den dokumentfunktion som avses i 16 § KöpL. Enligt utredningens förslag skall emellertid inrikes

järnvägsfraktsedel inte längre kunna användas som köprättsligt dokument. I lagförslaget upprätthålls till följd härav inte kravet att avsändaren måste framlägga sitt exemplar av fraktsedeln. Inte heller i övrigt innehåller lagförslaget några föreskrifter om hur avsändaren skall förfara när han vill ändra befordringsavtalet. Det förutsätts emellertid att järnvägen får betinga sig sådana villkor för sin medverkan till ändring av befordringsavtalet som påkallas av risken att annan än avsändaren försöker utöva förfoganderätten över godset.

Enligt järnvägstrafikstadgan upphör avsändarens rätt att ändra befordringsavtalet (förfoga över godset) normalt när mottagaren efter godsets ankomst till bestämmelsestationen förklarar sig vilja inträda i befordringsavtalet. Som nämnts i avsnitt 4.2.3.6 vill utredningen med godsets ankomst till bestämmelsestationen likställa att godset kommit fram till den plats som utgör den avtalade slutpunkten för befordringen i sådana fall då denna inte sker över bestämmelsestationen. Undantagsvis kan mottagaren bringa avsändarens förfoganderätt att upphöra, trots att befordringen inte har fortskridit så långt som nu har sagts. Detta är för det första fallet när godset har gått förlorat. Också när sådana förhållanden inte är för handen, kan emellertid mottagaren omintetgöra avsändarens förfoganderätt genom att överta fraktsedelsoriginalet från järnvägen.

Enligt vad som uppgivits för utredningen förekommer det knappast i praktiken, att fraktsedelsoriginalet utlämnas till mottagaren fastän befordringen fortfarande pågår. Med de korta transporttiderna i inrikes befordran förefaller också möjligheterna vara små att erbjuda mottagaren inträde i befordringsavtalet genom att tillhandahålla honom fraktsedelsoriginalet, innan godset har kommit så långt att dess utlämning kan aktualiseras. Endast om godset har kommit på avvägar, skulle möjligheten för mottagaren att genom förvärv av fraktsedelsoriginalet inträda i befordringsavtalet kunna tänkas ha någon större betydelse. För detta fall föreslår emellertid utredningen, som tidigare nämnts, att mottagaren skall bli berättigad att inträda i befordringsavtalet vid leveransfristens utgång. Genomförs detta förslag, torde det inte finnas något egentligt utrymme för en regel om att mottagaren kan inträda i befordringsavtalet genom att överta fraktsedelsoriginalet, fastän godset inte har kommit fram. Någon sådan regel fanns inte i 1925 års järnvägstrafikstadga och finns inte heller i vägtransportlagen. Att avsändaren normalt bör vara bibehållen vid sin förfoganderätt till dess befordringen i huvudsak är avslutad synes också stå i god överensstämmelse med köprättsliga principer.[1] Utredningen har därför inte tagit upp förvärvet av fraktsedelns mottagarblad som en omständighet som i sig innebär mottagarens inträde i befordringsavtalet. Om förutsättningarna för inträde föreligger, är däremot mottagarens åtgärd att inlösa mottagarbladet självfallet ett sätt för honom att markera sitt inträde i befordringsavtalet.

I fråga om järnvägens rätt att vägra ändring av befordringsavtalet, dess skyldighet att i sådant fall lämna underrättelse och dess rätt till ersättning med anledning av ändring överensstämmer lagförslaget i huvudsak med vad som gäller för närvarande.

I avsnittet om järnvägens ansvarighet innehåller järnvägstrafikstadgan en bestämmelse om skyldighet för järnvägen att ersätta skada, som mottagaren lider genom att järnvägen låter avsändaren förfoga över godset, fastän dennes förfoganderätt har upphört. En motsvarande regel har i lagförslaget placerats

[1] Jfr 15 och 39 §§ KöpL.

tillsammans med övriga regler om förfoganderätten. I detta sammanhang har också upptagits regler om skyldighet för järnvägen att ersätta skada till följd av underlåtenhet att medverka till ändring, som avsändaren haft rätt att få till stånd, eller underlåtenhet att i förekommande fall meddela att ändring ej medges.

Liksom i järnvägstrafikstadgan fastslås i lagförslaget uttryckligen, att järnvägen i princip har rätt till ersättning för åtgärder som den vidtar med anledning av ändring av befordringsavtalet.

Järnvägstrafikstadgan innehåller särskilda regler för fallet att befordringsavtalet ändras på sådant sätt, att en ytterligare ändring behövs för att befordringen skall kunna avslutas på normalt vis. Enligt utredningens mening kan järnvägens befogenheter i händelse besked om fortsatt befordran inte anländer inom rimlig tid med fördel bestämmas i befordringsvillkoren.

### 4.2.3.9 Befordringshinder

Förfarandet när befordringshinder uppstår torde höra till de ämnen som utan olägenhet skulle kunna lämnas utan författningsreglering. Föreskrifter om transportörens åligganden i sådana fall har emellertid tagits upp i vägtransportlagen, och det är enligt utredningens mening en fördel om väg- och järnvägslagstiftningen så långt möjligt omspänner samma ämnesområden. Utredningen har därför i sitt förslag tagit med bestämmelser rörande befordringshinder. Av redaktionella skäl avviker dessa något från motsvarande föreskrifter i järnvägstrafikstadgan. I sak föreslås emellertid inte annan ändring än ett slopande av kravet att avsändaren skall förete fraktsedelsdubbletten, när han lämnar anvisning med anledning av inträffat befordringshinder.

### 4.2.3.10 Hinder för godsets utlämning och dröjsmål med dess avhämtning

Liksom i fråga om befordringshinder föreslår utredningen lagreglering av förfarandet vid utlämningshinder. Förslaget innebär inte några större avsteg från vad som nu gäller. Som en följd av att fraktsedelns dokumentfunktion föreslås bli avskaffad bortfaller dock enligt förslaget kravet, att avsändaren skall förete fraktsedelsdubbletten för att få ge föreskrifter om dispositionen av godset vid utlämningshinder. Den föreslagna regleringen tar — i likhet med den nu gällande — inte sikte på fallet att godset inte kan utlämnas, fastän mottagaren har inträtt i befordringsavtalet.

Såväl enligt järnvägstrafikstadgan som enligt lagförslaget skall järnvägen utlämna godset, om utlämningshindret upphör innan järnvägen har erhållit föreskrift från avsändaren. I internationell praxis var det länge omstritt, om en sådan regel borde tillämpas också i det fallet att utlämningshindret hade bestått i att mottagaren till en början vägrade att mottaga godset.[1] Numera fastslås uttryckligen i CIM det i och för sig långt ifrån självklara förhållandet, att mottagarens tidigare vägran att mottaga godset inte medför förlust av hans rätt att på begäran få godset utlämnat. Ingenting hindrar en motsvarande tolkning av järnvägstrafikstadgans kortfattade bestämmelse att godset skall utlämnas, så snart utlämningshindret har upphört. Utredningen anser dock, att det skulle vara av värde att det nu berörda fallet särskilt nämns i lagtexten i

[1] Jfr Nánássy s. 499.

likhet med vad som skett i vägtransportlagen.

Järnvägstrafikstadgan innehåller inte några bestämmelser om rätt för järnvägen att kräva ersättning för de kostnader som den har haft för att inhämta eller utföra anvisning med anledning av befordrings- eller utlämningshinder eller för att genomföra åtgärd, som den på eget initiativ haft att vidtaga med anledning av befordringshinder. Däremot regleras dessa frågor, om än något ofullständigt, i normalvillkoren. Spörsmålen om järnvägens rätt till ersättning i hithörande fall är enligt utredningens uppfattning i och för sig inte av den art att de måste behandlas i lag. Vissa skäl talar dock för att en närmare bestämning av ersättningsrätten bör ges genom lagstiftning. Omfattningen av denna rätt måste nämligen rimligen begränsas till att avse fall, i vilka järnvägen inte kan anses vara närmast att bära de ekonomiska följderna av befordrings- eller utlämningshindret. Vidare synes det innebära en risk för oberättigade e contrarioslut, om ersättningsfrågan lämnas utanför lagstiftningen när det gäller förfoganden med anledning av befordrings- eller utlämningshinder men däremot regleras i lagen i de fall då avsändaren på eget initiativ tar sin förfoganderätt i anspråk. Slutligen kan önskemålet om största möjliga likformighet med vägtransportlagen anföras som argument för att också i järnvägslagstiftningen ta upp bestämmelser om transportörens rätt till ersättning med anledning av åtgärder till följd av befordrings- eller utlämningshinder. Med hänsyn till det sagda har utredningen infört sådana bestämmelser i lagförslaget.

Med uttrycket "utlämningshinder" menas i allmänhet en omständighet, som omöjliggör en normal avveckling av befordringsavtalet, trots att godset har kommit fram till den plats som är målet för befordringen.[1] I utredningens förslag hänför sig reglerna om utlämningshinder enbart till denna situation. Om befordringsavtalet inte kan avvecklas på normalt sätt till följd av att godset, fastän det finns i behåll, inte kan transporteras ända fram till avsedd plats, föreligger således enligt utredningens synsätt befordringshinder. Vid ett sådant absolut befordringshinder synes situationen vara helt likartad den som uppkommer vid utlämningshinder. De regler som lagförslaget innehåller om fullgörande av befordringsavtalet genom att godset läggs upp i förvar föreslås därför bli tillämpliga inte bara vid utlämningshinder utan också vid absoluta befordringshinder.

Liksom enligt järnvägstrafikstadgan får järnvägen inte befria sig från transportuppdraget genom att lägga upp godset, om järnvägen inom viss tid har fått anvisning som den får anses skyldig att följa. Den tidrymd under vilken järnvägen måste avvakta sådan anvisning bör enligt utredningens mening anges på sådant sätt i lagtexten att hänsyn kan tas till omständigheterna i varje särskilt fall.

Även om utlämningshinder föreligger, får järnvägen enligt järnvägstrafikstadgan inte lägga upp godset till förvaring, om hindret beror av järnvägen eller av omständighet för vilken järnvägen har att svara. Av detta synes följa att järnvägen i sådant fall inte heller får sälja godset. Avsikten med denna reglering kan förmodas vara att förhindra, att järnvägen under åberopande av ett utlämningshinder, som den själv har orsakat, berättigas att avsluta befordringen genom att lägga upp godset och därmed befria sig från fortsatt transportöransvar. I stadgan anges emellertid inte hur befordringsavtalet i förekommande fall skall kunna avvecklas.

Om utlämningshindret består och järnvägen inte erhåller utförbar anvis-

[1] Jfr Nánássy s. 489.

ning från avsändaren, torde järnvägen, oavsett vad som har orsakat utlämningshindret, rent faktiskt inte ha annat val än att lägga upp godset och, om så är påkallat, sälja det. Utredningen anser därför, att lagstiftningen inte — som nu är fallet — bör innehålla något uttalande som kan uppfattas som att järnvägen saknar rätt härtill. I situationen att järnvägen till följd av utlämningshinder som den själv har vållat inte kan lämna ut godset, torde varuhavaren som grund för skadeståndsanspråk regelmässigt kunna åberopa bestämmelserna om järnvägens skyldighet att ersätta gods som har förkommit eller som bevisligen har gått förlorat.

I anslutning till reglerna om utlämningshinder behandlas i järnvägstrafikstadgan också fallet att mottagare, som har inträtt i befordringsavtalet, inte inom avsedd tid avhämtar godset. Sådant dröjsmål med avhämtandet av godset är, som också markeras av rubriksättningen i järnvägstrafikstadgan, inte att likställa med utlämningshinder. Strängt taget faller frågan om mottagarens avhämtande av godset utanför ramen för befordringsavtalet.[1] I vart fall kan denna fråga, i likhet med vad som har skett i lagstiftningen om vägtransport, med fördel lämnas utanför en kommande järnvägslagstiftning.

Lagförslagets bestämmelser om järnvägens rätt att sälja godset och om förfarandet vid försäljningen överensstämmer i allt väsentligt med vad som redan gäller.

### 4.2.3.11 Järnvägens ansvarighet

I fråga om järnvägens ansvarighet för transportskada eller dröjsmål föreslår utredningen i sak inte några större avvikelser från nuvarande ordning. Också i lagförslaget är således järnvägens transportöransvar utformat som ett rent strikt ansvar, som dock modifieras genom ett antal ansvarsfrihetsgrunder. Att ansvarsfrihetsgrunderna anges i lag innebär, att de kan åberopas av järnvägarna utan att dessa gjort särskilt förbehåll härom i befordringsvillkoren. Av den föreslagna lagens ensidigt tvingande karaktär följer emellertid, att en järnväg i befordringsavtal kan avstå från att utnyttja en föreskriven ansvarsfrihetsgrund men däremot i allmänhet inte förbehålla sig ansvarsfrihet i andra hänseenden än som anges i lagen.

Lagförslaget saknar emellertid motsvarighet till järnvägstrafikstadgans särbestämmelser om järnvägens ansvarighet för transportskada, som inträffar vid fullgörande av befordringsavtal som järnvägen sedermera behörigen häver. Enligt nämnda regler får järnvägarna frita sig från varje ansvarighet som går utöver det allmänna ansvaret för vållande, vilket de också har gjort i normalvillkoren. Som tidigare anmärkts synes det ytterligt sällan förekomma, att en järnväg häver ett ingånget befordringsavtal. Från praktisk synpunkt torde det eventuella bortfallet av det normala transportöransvaret i nu aktuella fall ha en mycket begränsad inverkan såväl på järnvägarnas samlade ersättningsskyldighet som på varuhavarnas handlande. När skadan härrör från samma omständighet som har föranlett hävningen, synes för övrigt de vanliga ansvarsfrihetsgrunderna vara tillräckliga för att ge järnvägen ett effektivt skydd mot skadeståndsanspråk, som den finner orättmätiga. Om däremot skadan saknar samband med hävningsgrunden, kan det ifrågasättas om inte en generell bestämmelse om bortfall av fraktföraransvaret innebär en alltför långtgående sanktion. Med hänsyn till det sagda bör enligt utredningens mening nå-

[1] Jfr Nánássy s. 502.

gon motsvarighet till järnvägstrafikstadgans ifrågavarande bestämmelser inte tas upp i en kommande lag.

För det fall att järnvägen inte kan utlämna godset, fastän avsevärd tid har förflutit från den tidpunkt då utlämnandet rätteligen hade bort ske, föreskriver järnvägstrafikstadgan, som nämnts, att varuhavaren får anse godset förlorat. I enlighet härmed kan järnvägen bli skyldig att betala den ersättning som skulle ha utgått om godset bevisligen hade gått förlorat. Med hänsyn till de regler som på olika sätt begränsar ersättningens storlek kan det emellertid vara förmånligare för varuhavaren att i stället för ersättningen få ut godset, om detta sedermera visar sig vara i behåll. Rätt härtill har också tillförsäkrats varuhavaren genom normalvillkoren. Enligt utredningens mening är emellertid avvägningen av järnvägens och varuhavarens intressen i denna situation — åtminstone i vissa hänseenden — av den beskaffenhet att den bör ske genom lag. Lagförslaget upptar därför, liksom vägtransportlagen, vissa regler om parternas rättigheter och skyldigheter för det fall att gods, som har betraktats som förlorat, kommer till rätta efter det att järnvägen har betalat ersättning för förlust av godset.

I fråga om grunderna för beräkning av ersättning för förlust eller minskning av godset eller skada på detta föreslår utredningen inte någon egentlig ändring av gällande reglering. Enligt utredningens mening bör det emellertid nu slås fast, att värdeminskning till följd av skada på godset också vid inrikes järnvägsbefordran i princip skall beräknas med hjälp av samma metod som används i såväl CIM och CMR som vägtransportlagen. Utredningen har övervägt att sänka den beloppsmässiga ansvarsgränsen från nuvarande 100 kr per kg av godsets bruttovikt till 50 kr per kg. Därmed skulle också i detta hänseende likformighet uppnås i lagstiftningen om inrikes järnvägstransport och vägtransport. Emellertid skulle denna likformighet säkerligen enbart bli av formell natur, eftersom transportörerna varken vid järnvägsbefordran eller vägbefordran har ansett sig böra till fullo utnyttja de möjligheter till beloppsmässig ansvarsbegränsning som lagstiftningen erbjuder. Det kan också te sig egendomligt att i tider av ständigt fallande penningvärde sänka det belopp till vilket ersättningen normalt högst får uppgå.

Enligt järnvägstrafikstadgan får järnväg, när det gäller skada till följd av dröjsmål med godsets utlämnande, begränsa sin ersättningsskyldighet till det belopp som motsvarar dubbla befordringsavgiften. I detta hänseende är järnvägstrafikstadgan strängare mot transportören än vägtransportlagen, som förutsätter att ersättning för dröjsmålsskada normalt inte skall överstiga befordringsavgiften. Till skillnad från vad som är fallet vad beträffar ersättning för transportskada har de stora vägtransportföretagen, när det gäller ersättning för dröjsmålsskada, anpassat sina befordringsvillkor till den ersättningsnivå som vägtransportlagen föreskriver. Det kan förefalla rimligt att järnvägarna härvidlag lämnas samma möjligheter som vägtransportföretagen. Å andra sidan innebär denna begränsning ofta en mycket drastisk beskärning av varuhavarens principiella rätt till ersättning för dröjsmålsskada. Detta har lett till att ett ökat utrymme för dröjsmålsersättning numera förespråkas av såväl transportkunder som järnvägar. I enlighet härmed kommer i internationell trafik gränsen för dröjsmålsersättningens storlek att höjas från två till tre gånger befordringsavgiften, när det nya järnvägsfördraget träder i kraft. Enligt utredningens mening är en sådan utveckling önskvärd också för inrikes-

trafikens del. Utredningen föreslår därför, att maximibeloppet för ersättning vid dröjsmål i den kommande lagen fastställs till tre gånger befordringsavgiften.

Genom uttrycklig föreskrift i järnvägstrafikstadgan har järnvägarna medgivits rätt att förbehålla sig, att ersättning på grund av dröjsmål ej skall utgå för sändning som har gått förlorad eller för sådan del av sändning som till följd av minskning ej kan utlämnas. Att ersättning för dröjsmål inte bör utgå vid sidan av förlustersättning torde vara alldeles klart, när varuhavaren varit medveten om förlusten vid den tidpunkt då godset skulle ha lämnats ut. Om däremot järnvägen redan är i dröjsmål när förlusten inträffar, kan det te sig svårare att förstå varför godsets förlust skall medföra bortfall av rätt till ersättning för den fristående skada som dröjsmålet medfört. En mottagare som finner att det väntade godset inte utlämnas i rätt tid kan t. ex. i förvissningen att godset snart skall komma fram besluta sig för att för en tid hyra motsvarande egendom i stället för att genast göra ett ersättningsköp. För hyreskostnaden har han i princip rätt till ersättning, dock inte om det fördröjda godset går förlorat, i vart fall inte om han begär ersättning för förlusten. Även om det således kan tyckas vara en tvivelaktig lösning att dröjsmålsersättning aldrig kan utgå jämsides med förlustersättning, är denna lösning allmänt accepterad. Sålunda framgår av motiven till vägtransportlagen att dröjsmålsersättning vid vägtransport inte anses kunna utgå när godset helt och hållet har gått förlorat.[1] Motsvarande gäller enligt CIM art. 34 vid internationell järnvägsbefordran. En avvikande reglering för inrikes järnvägsbefordran kan med hänsyn till spörsmålets begränsade praktiska räckvidd knappast te sig motiverad. Också enligt utredningsförslaget skall således järnväg vara fri från att utge dröjsmålsersättning i nämnda fall. Utredningen anser det emellertid onödigt att någon uttrycklig regel härom tas upp i lagen. Att dröjsmålsersättning inte skall utgå samtidigt med förlustersättning får nämligen anses framgå redan av det förhållandet att dröjsmål definitionsmässigt kan föreligga endast om utlämning av godset verkligen äger rum.

Avsändare som finner att järnvägstrafikstadgans regler om beräkning av ersättning ger honom ett otillräckligt skydd mot ekonomisk förlust i händelse av transportskada eller dröjsmål, anvisas i stadgan möjligheten att i fraktsedeln ange "särskilt leveransintresse" och därigenom åstadkomma en höjning av ersättningsmaximum. För att deklaration av leveransintresse skall få någon verkan krävs emellertid enligt stadgan järnvägens samtycke. Järnvägarna har dock hittills inte lämnat sådant samtycke, varför järnvägstrafikstadgans hithörande regler i praktiken har blivit utan innehåll. Inte heller vägtransportlagens bestämmelser om deklaration av leveransintresse förefaller att ha kommit till användning i praktiken. Enligt vad AB Svenska Godscentraler på utredningens förfrågan har uppgivit har företaget veterligen aldrig åtagit sig förhöjd ansvarighet i enlighet med reglerna om deklaration av leveransintresse. Liknande uppgifter har lämntas av AB Godstrafik och Bilspedition, som också har framhållit att varuhavarna, åtminstone på den inhemska transportmarknaden, regelmässigt torde täcka ifrågavarande risker genom varuförsäkring. Utredningen har med hänsyn till det sagda inte funnit anledning att i lagförslaget ta upp några bestämmelser om deklaration av leveransintresse. Skulle parterna i något fall vilja tillämpa det avsedda förfarandet, möter självfallet intet hinder mot att de träffar avtal härom.

[1] Se prop. 1974: 33 s. 120.

Någon begränsning av järnvägens ansvarighet får enligt järnvägstrafikstadgan inte tillämpas, när skadefallet orsakas uppsåtligen eller av grov oaktsamhet av järnvägen eller av någon för vilken järnvägen svarar. Denna regel, som motsvarar en allmänt vedertagen princip inom transporträtten, återfinns också i lagförslaget. Där har den emellertid fått sin plats bland de allmänna bestämmelserna, eftersom den avses vara tillämplig inte enbart på godsbefordran.

Reglerna om nyinlämning i gällande järnvägstrafikstadga saknade motsvarighet i tidigare stadgor. De har i stället utformats efter förebild av bestämmelser i CIM. Dessa bestämmelser tillkom sedan internationell domstolspraxis tenderat att försätta järnvägens motpart i det efter nyinlämning utförda befordringsavtalet i ett alltför ogynnsamt läge. För att förbättra dennes ställning uppställdes en presumtion att inträffad minskning eller skada hade uppkommit efter nyinlämningen. Denna presumtion, som enligt CIM får motbevisas inte bara av varuhavaren utan också av järnvägen, har i järnvägstrafikstadgan förstärkts därhän att den inte kan motbevisas av järnvägen. Det bör enligt utredningens mening också i fortsättningen vara så, att den varuhavare som i realiteten berörs av minskningen eller skadan skall kunna föra talan om ersättning härför utan att i förekommande fall behöva stödja sitt anspråk på rättighetsöverlåtelse från part i tidigare befordringsavtal, vid vars utförande minskningen eller skadan eventuellt har uppkommit. Utredningen har emellertid frågat sig om inte detta resultat i praktiken skulle kunna uppnås utan att lagtexten behövde tyngas med särskilda bestämmelser härom. Denna fråga kan möjligen besvaras jakande när det gäller befordran som både före och efter nyinlämningen har försiggått enbart inom Sverige. När det däremot gäller gods som har ankommit med järnväg från utlandet och nyinlämnats på svensk station för fortsatt befordran till ort i Sverige, torde frånvaron av särskilda bestämmelser om nyinlämning kunna leda till att den slutlige mottagaren helt går miste om möjligheten att få ersättning för inträffad skada eller i vart fall om möjligheten att få skadefallet bedömt enligt den interna svenska lagstiftningen. Utredningen föreslår därför att nuvarande regler om nyinlämning utan ändring i sak förs över till den kommande lagen.

Sett från systematisk synpunkt tillhör föreskriften om nyinlämning regleringen av skyldigheten att bevisa vid vilken tid en given minskning eller skada har uppkommit. Närmare bestämt utgör nyinlämningsparagrafen ett undantag från den oskrivna regeln att det åligger varuhavaren att bevisa, att den ifrågakomna förlusten, minskningen eller skadan har inträffat medan järnvägen hade godset om hand för att fullgöra det befordringsavtal vari varuhavaren är part. Enligt utredningens uppfattning skulle lagtexten vinna åtskilligt i klarhet, om inte bara undantaget utan också huvudregeln redovisades uttryckligen, något som skulle kunna ske genom en relativt obetydlig komplettering av den text som behandlar nyinlämningen. Utredningen föreslår därför, att stadgandet om nyinlämning byggs ut till en allmän bestämmelse om bevisskyldigheten i fråga om den tid då en påtalad förlust, minskning eller skada inträffade. En sådan bestämmelse synes ha sin naturliga plats i anslutning till föreskrifterna om järnvägs ansvarighet.

Däremot innehåller lagförslaget inte någon motsvarighet till de regler i järnvägstrafikstadgan, vilka ålägger järnvägen skadeståndsskyldighet gentemot mottagare som har förvärvat fraktsedelsdubbletten men gått miste om godset

till följd av att avsändaren har tillåtits förfoga över detta utan att förete fraktsedelsdubbletten. Grunden för en sådan ansvarighet för järnvägen bortfaller naturligtvis, om den inrikes järnvägsfraktsedeln, såsom utredningen föreslår, fråntas sin funktion som köprättsligt dokument. Detta berör däremot inte järnvägens skadeståndsskyldighet gentemot mottagare som har gått miste om godset till följd av att järnvägen har låtit avsändaren förfoga över detta, fastän dennes förfoganderätt har upphört. Regler om järnvägens skadeståndsskyldighet i detta fall har upptagits också i lagförslaget men har där placerats i avsnittet om avsändarens förfoganderätt.

Järnvägstrafikstadgans regel om järnvägs ansvarighet för uttagande av efterkravsbelopp har likaledes sin motsvarighet i lagförslaget. Denna ansvarsregel har emellertid där sammanförts med övriga regler om efterkrav i avsnittet om godsets utlämnande.

Enligt utredningens mening kan det vara av värde att i lagtexten ange vilket ansvar järnvägen har för gods som den innehar även sedan transportöransvaret har upphört. I anslutning till reglerna om transportöransvaret har därför i lagförslaget införts en bestämmelse av innebörd att järnvägen för gods, som den med stöd av reglerna härom lagt upp till förvaring, svarar enligt allmänna regler om deposition. Detta innebär i korthet att järnvägen i sådant fall har ett culpaansvar med omkastad bevisbörda (presumtionsansvar). För det fall att järnvägen överlämnar åt tredje man att förvara godset, innehåller lagförslaget, liksom järnvägstrafikstadgan, föreskriften att järnvägen svarar för att valet av tredje man sker med tillbörlig omsorg.

### 4.2.3.12 Flera järnvägars ansvarighet

För närvarande gäller att samtliga järnvägar, som gentemot varuhavaren har åtagit sig att efter varandra fullgöra delar av ett och samma befordringsavtal, svarar solidariskt för hela befordringen, förutsatt att de faktiskt har medverkat i denna genom att ta godset omhand. Denna princip föreslås bli bibehållen i kommande lagstiftning. Liksom torde vara fallet för närvarande, avses enligt utredningens förslag en järnväg kunna göras ansvarig också enligt befordringsvillkor som avtalats först med en efterföljande järnväg. Det samma avses gälla i fråga om villkor som har avtalats med föregående järnväg, även om villkoret inte framgår av fraktsedel och inte heller eljest har kommit till uttryck på sådant sätt att efterföljande järnväg hade bort känna till det. Det solidariska ansvar som järnvägarna enligt det sagda har att bära vid successiva befordringar avses kunna tillämpas inte bara på transportskada och dröjsmål utan också i andra fall av bristande uppfyllelse av befordringsavtalet. Däremot innebär en järnvägs deltagande i en successiv befordran självfallet inte något medansvar för utomobligatorisk skada, som har orsakats av någon annan i befordringen deltagande järnväg.

### 4.2.3.13 Avsändarens ansvarighet

Som tidigare nämnts ger järnvägstrafikstadgan järnvägarna rätt att som befordringsvillkor betinga sig utfästelse av avsändaren att i vissa hänseenden bära en längre gående ansvarighet än som följer av allmänna skadeståndsregler. Med stöd härav har järnvägarna i normalvillkoren infört en klausul om avsän-

daransvar, vilken för avsändare som accepterar normalvillkoren innebär, att han påtar sig ett i princip rent strikt ansvar för skada som åsamkas järnvägen till följd av vissa omständigheter. Detta är fallet med skada som orsakas av att godset är av farlig beskaffenhet eller av att det är bristfälligt förpackat. Det samma gäller i fråga om skada som har uppkommit till följd av att godset har lastats felaktigt eller anbringats bristfälligt vid lastning som har ombesörjts av avsändaren eller till följd av annan därmed jämförlig orsak. Slutligen blir avsändaren bunden av ett rent strikt ansvar för skada som han tillskyndar järnvägen genom att uppgift eller förklaring som han lämnar i fraktsedel är oriktig, otydlig eller ofullständig.

Frågan om avsändarens ansvarighet får anses vara av sådan betydelse att dess reglering, åtminstone i grunddrag, bör ske i lag. Utredningen har därför i lagförslaget tagit upp vissa bestämmelser om avsändaransvaret. Dessa har emellertid inte, som i järnvägstrafikstadgan, sammanförts i ett självständigt avsnitt. I stället har utredningen föredragit att placera dem i anslutning till reglerna om fraktsedelns upprättande och godsets överlämnande till befordran. Skälet härtill är att ansvarsregler enligt utredningens uppfattning om möjligt bör behandlas i samma sammanhang som de åtgärder vilka kan ge upphov till ansvaret.

Efter bestämmelserna om vad fraktsedel skall innehålla återfinns sålunda i lagförslaget en regel om avsändarens ansvarighet för skada, som tillskyndas järnvägen till följd av att fraktsedelsuppgift som avsändaren har lämnat är oriktig, otydlig eller ofullständig. Denna regel, som till sin utformning nära överensstämmer med motsvarande regel i vägtransportlagen, innebär i sak inte någon ändring av den ansvarighet som för närvarande kan grundas på normalvillkoren.

I ett särskilt lagrum föreslår utredningen regler om avsändarens ansvarighet för skada eller kostnad som uppkommer för järnvägen till följd av att godsets förpackning har varit bristfällig eller att felaktighet har förekommit i samband med lastning som har ombesörjts av avsändaren. Också i detta hänseende innebär lagförslaget, att reglerna för järnvägstransport får större likhet med motsvarande regler för vägtransport utan att därmed åsyftas någon materiell ändring av nuvarande reglering.

Utredningen anser det önskvärt att rättsförhållandet mellan järnväg och varuhavare regleras något utförligare än för närvarande är fallet, när det gäller befordran av farligt gods. I lagförslagets godsbefordringskapitel har emellertid denna fråga inte berörts på annat sätt än att där införts en särskild paragraf, som huvudsakligen behandlar avsändarens skyldighet att lämna tillräckliga upplysningar om den fara som godsets befordran medför. Denna paragraf innehåller vidare regler om avsändarens ansvarighet för skada eller kostnad, som åsamkats järnvägen till följd av att farligt gods överlämnats till järnvägen utan att denna därvid känt till farans art och behövliga försiktighetsmått. För följderna av att järnvägen fått otillräckliga underrättelser om godsets farlighet skall avsändaren enligt förslaget, liksom för närvarande enligt normalvillkoren, bära ett rent strikt ansvar. Regler om järnvägens befogenheter att vidta åtgärder för att avvärja en oförutsedd fara, vilka regler föreslås bli gemensamma för gods och resgods, har placerats i lagförslagets kapitel om ordning och säkerhet.

#### 4.2.3.14 Järnvägens rätt att kvarhålla gods

Till säkerhet för betalning av förfallen befordringsavgift eller liknande fordran på grund av transport eller vård av godset får järnväg enligt järnvägstrafikstadgan förbehålla sig retentionsrätt i godset. Sådant förbehåll har gjorts i normalvillkoren. Den retentionsrätt som järnvägen sålunda kan förbehålla sig motsvaras i åtskilliga likartade situationer av en legal säkerhetsrätt t. ex. enligt vägtransportlagen, luftfartslagen och sjölagen. Enligt utredningens mening bör en dylik rätt inskrivas också i den kommande järnvägslagstiftningen. Eftersom retentionsrätt bör kunna göras gällande inte bara i gods utan också i resgods, har det av utredningen föreslagna lagrummet om järnvägens retentionsrätt placerats bland de allmänna bestämmelserna i lagförslagets första kapitel.

#### 4.2.3.15 Befordringsskyldighet

Frågan om järnvägs skyldighet att åtaga sig godsbefordran behandlas i järnvägstrafikstadgan dels i 6 §, dels i 76 §. I den förstnämnda paragrafen anges omfattningen av järnvägs godsbefordringsplikt, medan den sistnämnda reglerar fallet att någon enskild lider skada genom att järnväg åsidosätter sin befordringsplikt. Det ingår inte i utredningens uppdrag att företa någon omprövning i sak av nuvarande reglering av befordringsplikten. Eftersom utredningens direktiv förutsätter att regler av civilrättslig natur i fortsättningen skall tas upp i lag, har utredningen bland de allmänna bestämmelserna i lagförslagets första kapitel fört in en paragraf av samma innehåll som 76 § järnvägstrafikstadgan. Återstoden av järnvägstrafikstadgans föreskrifter om godsbefordringsskyldighet är av uteslutande offentligrättslig natur. Utredningen föreslår att dessa föreskrifter förs över till en särskild förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m.

#### 4.2.3.16 Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

Om en trafikant vill kräva ersättning av järnväg för transportskada eller dröjsmål, kan han i förekommande fall som stöd för sitt anspråk åberopa annan grund än befordringsavtalet. Järnvägstrafikstadgan förutsätter emellertid, som tidigare nämnts, att järnvägen även gentemot en sådan talan kan göra de invändningar om ansvarsfrihet och begränsning av ersättningsskyldigheten, vilka järnvägen enligt stadgan skulle ha varit berättigad att göra vid en talan på kontraktuell grund. Motsvarande invändningar får göras av varje person, för vilken järnvägen svarar, för den händelse skadeståndstalan skulle riktas mot honom i egenskap av vållande till transportskadan eller dröjsmålet. Dessa regler motsvarar en inom transporträtten allmänt accepterad princip, vilken har kommit till uttryck bl. a. i 11 § 1976 års lag. Innehållet i detta lagrum har utan några sakliga ändringar tagits upp bland de allmänna bestämmelserna i lagförslagets första kapitel och därvid gjorts tillämpligt på all järnvägsbefordran, således såväl personbefordran som befordran av gods och inskrivet resgods.

### 4.2.3.17 Behörighet att framställa anspråk

Järnvägstrafikstadgan innehåller vissa regler om vem som i olika situationer är saklegitimerad, dvs. är att anse som rätt part i ett rättsförhållande. Dessa regler anger om avsändaren eller mottagaren vid en given tidpunkt är behörig att mot järnvägen göra gällande anspråk på ersättning för transportskada eller dröjsmål. I praktiken torde det emellertid sällan vålla några problem att avgöra vem som skall anses som järnvägens motpart i ett mellanhavande. Risken för svårigheter i detta hänseende kommer dessutom att minska, om mottagarens innehav av fraktsedelsdubbletten, såsom utredningen föreslår, framdeles inte skall inverka på avsändarens rätt att förfoga över godset. Huruvida avsändaren eller mottagaren i ett visst ögonblick skall betraktas som järnvägens motpart framgår, såvitt gäller rätten till godset, av de regler som utredningen föreslår om avsändarens förfoganderätt (4.2.3.8) och om utlämningen av godset (4.2.3.6). I fråga om mottagarens saklegitimation måste uppenbarligen motsvarande kriterier gälla som för hans inträde i befordringsavtalet. Särskilda regler om saklegitimation torde med hänsyn till det sagda kunna undvaras.

### 4.2.3.18 Framställande av anspråk

Som villkor för rätten att framställa anspråk på ersättning för minskning, skada eller dröjsmål får järnvägen enligt järnvägstrafikstadgan förbehålla sig, att varuhavaren inom viss frist lämnar meddelande om skadefallet. Med stöd av stadgan har i normalvillkoren angivits, att anmärkning med anledning av synlig minskning eller skada skall göras senast när godset mottages, att anmärkning med anledning av minskning eller skada som ej var synlig när godset mottogs skall göras inom tio dagar från mottagandet och att anmärkning med anledning av dröjsmål skall göras inom en månad från det godset utlämnades. Underlåtenhet att framställa anmärkning inom nu angivna tider medför, utom i vissa undantagsfall, att varuhavaren förlorar rätten att föra talan om ersättning.

Utom i de antydda undantagsfallen innebär den nämnda regleringen att en anmärkning, som framställs efter den fastslagna tidpunkten, under inga förhållanden kan medföra att varuhavarens rätt till talan bevaras. En sådan ordning har självfallet fördelen att vara klar och lättillämpad. Å andra sidan innebär den att hänsyn inte kan tas till omständigheter som i det enskilda fallet skulle motivera en utsträckning av den tid inom vilken anmärkning måste framställas för att varuhavarens rätt till talan skall bibehållas. Frågan huruvida exakt bestämda eller mera elastiska reklamationsfrister är att föredra diskuterades i förarbetena till vägtransportlagen. Övervägande skäl ansågs tala för den senare lösningen, och i lagtexten föreskrevs att reklamation skulle ske ”utan oskäligt uppehåll”. Utredningen anser att samma lösning bör tillämpas i järnvägslagstiftningen. Även om utrymme sålunda lämnas för beaktande av särskilda omständigheter i samband med framställandet av anmärkning, bör nu gällande tidsangivelser kunna tjäna som måttstock i normalfallen. I kommersiella förhållanden torde det endast sällan komma att finnas anledning att godta anmärkningar, som enligt nu gällande regler skulle ha ansetts som för sent framställda.

När transportskada eller dröjsmål framkallas genom vissa särskilt klander-

värda förfaranden från järnvägens sida, behåller varuhavaren enligt gällande regler sin rätt till talan även om han underlåter att reklamera. En liknande regel har tagits upp i lagförslaget.

### 4.2.3.19 Preskription

Som nämnts får järnväg med stöd av järnvägstrafikstadgan i allmänhet förbehålla sig att fordran mot järnvägen skall vara underkastad ettårspreskription. De möjligheter till förbehåll som stadgan sålunda erbjuder har järnvägarna till fullo utnyttjat genom att i normalvillkoren återge stadgans föreskrifter i ämnet. Dessa är tämligen vidlyftiga, vilket främst beror på att utgångspunkten för preskriptionstidens beräkning bestäms olika för olika slag av fordringar.

Enligt de uppgifter som utredningen har erhållit från SJ är det endast ett fåtal anspråk som aktualiseras först mot slutet av preskriptionstiden. Om motparten begär förlängning av preskriptionstiden, medges detta i regel såvitt angår inrikes trafik. Även om preskription har inträtt, underlåter SJ ofta att göra preskriptionsinvändning, när det inte gäller utpräglat kommersiella förhållanden.

Av det sagda synes framgå att preskriptionsreglerna endast i undantagsfall kommer till praktisk användning. Det kan därför ifrågasättas om inte de nuvarande utförliga och väl differentierade preskriptionsföreskrifterna skulle kunna ersättas med en enklare reglering.

En förenkling skulle kunna åstadkommas om utgångspunkten för preskriptionstidens beräkning bestämdes lika för alla slag av fordringar på skadestånd på grund av godsbefordran. Härför krävs att preskriptionstidens beräkning kan anknytas till någon händelse som måste inträffa i samband med varje godsbefordran och som är lätt att fastställa till tiden. En sådan händelse synes i allmänhet påbörjandet av befordringen vara. Det kan visserligen från teoretiska utgångspunkter sägas vara oegentligt att låta preskriptionstid för en fordran börja löpa, innan fordringen ännu har uppkommit. I allmänhet torde emellertid de olika händelser som nu bildar utgångspunkt för preskriptionstidens beräkning inträffa i nära anslutning till befordringens början. Från praktisk synpunkt skulle en regel om att preskriptionstiden generellt skall beräknas från den dag då befordringen påbörjades innebära en påtaglig förenkling men däremot inte någon större materiell ändring i förhållande till vad som nu gäller. Regeln skulle emellertid inte kunna användas i de fall då godset går förlorat eller återtages av avsändaren innan befordringen påbörjas. För sådana fall torde regeln få kompletteras med bestämmelsen att preskriptionstiden skall räknas från den tidpunkt då befordringen skulle ha satts igång. I fråga om anspråk som uppkommer på annat sätt än genom tillämpning av reglerna om skadestånd vid godsbefordran torde dagen för anspråkets uppkomst lätt kunna fastställas och användas som utgångspunkt för preskriptionstidens beräkning.

Järnvägstrafikstadgans föreskrifter om rätt för järnvägen att förbehålla sig kortare preskriptionstider än som skulle ha gällt enligt allmänna preskriptionsregler omfattar inte bara sådan fordran mot järnvägen som faller under regleringen i stadgan, t. ex. anspråk på ersättning för skada på gods. Också i fråga om sådana anspråk på grund av befordringsavtal vilka inte kan bestäm-

mas med ledning av någon föreskrift i stadgan, t.ex. krav att järnväg skall återbetala för högt beräknad befordringsavgift, får järnvägen göra motsvarande förbehåll. För båda fordringstyperna har järnvägarnas förbehåll i normalvillkoren satt de allmänna preskriptionsreglerna ur tillämpning och åstadkommit en avsevärt kortare preskriptionstid.

För närvarande är således fordringar som järnvägar och trafikanter får mot varandra med anledning av befordringsavtal i princip underkastade formulärrättslig specialpreskription. Enligt utredningens mening bör detta sätt att reglera preskriptionsfrågan i vart fall i huvudsak ersättas med en specialreglering direkt i lag. Det kan emellertid diskuteras vilken omfattning denna specialreglering bör ges och vilket utrymme som inom detta ämnesområde bör ges åt tillämpning av allmänna preskriptionsregler eller avtal. Av skäl som närmare redovisas i specialmotiveringen till 1 kap. 5 § förordar utredningen, att lagens preskriptionsregler skall göras tillämpliga såväl på ersättning som kan grundas på bestämmelse i lagen som på annan betalning på grund av befordringsavtal som avses i lagen. I fråga om rätten till skadeersättning av den som gjort sig skyldig till brottsligt förfarande föreslås emellertid, att allmänna preskriptionsregler skall tillämpas.

Som redan nämnts medger järnvägstrafikstadgan användning av avtalsvillkor som innebär att preskriptionsfristen för fordringar som uppkommer i samband med godsbefordran förkortas till ett år. Utan hinder av sådant avtalsvillkor får talan emellertid enligt stadgan väckas inom tre år, när talan avser ersättning till följd av uppsåtligt eller grovt oaktsamt handlande eller grundas på svikligt förfarande. Det finns anledning att undersöka om inte preskriptionsbestämmelserna kan förenklas också på så sätt att de nuvarande två preskriptionsfristerna ersätts av en enhetlig preskriptionsfrist för alla anspråk som härrör från godsbefordran. Den nuvarande ettåriga preskriptionsfristen lämnar enligt utredningens mening tillräcklig tid för sådana åtgärder som bör vidtagas innan anspråk görs gällande på rättslig väg. Detta får anses bli fallet även efter den obetydliga förkortning av preskriptionstiden som skulle bli följden av utredningens förslag att preskription skall räknas redan från den dag då befordringen började eller skulle ha börjat. Också i sådana fall då det från början är klart att anspråket kan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet på järnvägens sida, synes en ettårig preskriptionstid vara tillräcklig för att fordringsägaren skall kunna ta till vara sin rätt. I sådana fall kan det till och med tänkas vara lättare för honom än eljest att få gehör för sina krav utan rättegång. Att ett anspråk kan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet, vilket i och för sig är sällsynt, torde emellertid mestadels inte visa sig förrän efter relativt lång tid, såsom när förlust av gods orsakats av att personal för vilken järnvägen svarar har stulit godset och stölden uppdagas först i samband med en brottsutredning som aktualiseras betydligt senare. I sådana fall är det inte osannolikt att varuhavaren först efter utgången av den ettåriga preskriptionstiden får vetskap om att hans anspråk kan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet och därmed inte är underkastat den vanligen tillämpliga begränsningen av järnvägens ersättningsskyldighet. En enhetlig regel om ettårspreskription skulle i sådana fall kunna utestänga varuhavaren från rätten till full ersättning av järnvägen. I den mån varuhavarens fordran hade uppkommit till följd av brottsligt förfarande av någon av järnvägens medhjälpare, skulle fordringen visserligen som förut nämnts enligt utredningens förslag kunna göras gällande mot den brottslige utan hinder av järnvägsrättsliga preskriptions-

regler. Möjligheten att inom en i princip tioårig preskriptionsfrist rikta krav mot en enskild gärningsman skulle emellertid inte kunna kompensera varuhavarna för olägenheten av en förkortning av den nuvarande treåriga preskriptionsfristen för sådana krav mot järnvägen som kan grundas på att järnvägen eller dess medhjälpare — med eller utan samband med brott — uppsåtligen eller av grov vårdslöshet har framkallat ett ersättningsfall.

Som också anges i avsnitt 2.4.4 föreslår därför utredningen att nuvarande regler om treårspreskription bibehålls i fråga om anspråk som görs gällande mot järnväg och grundas på ett uppsåtligt eller grovt vårdslöst förfarande för vilket järnvägen är ansvarig. I utredningens förslag nämns däremot inte "svikligt förfarande" som en omständighet som medför tillämpning av den längre preskriptionstiden. Skulle mot förmodan fall av svikligt förfarande från järnvägens sida inträffa i praktiken, torde dessa undantagslöst inbegripas av regeln att treårspreskription skall gälla när ersättningsfall har framkallats uppsåtligen från järnvägens sida.[1]

Liksom för närvarande är fallet skall enligt lagförslaget preskriberad fordran inte kunna göras gällande genom genkäromål eller yrkande om kvittning. Någon särskild bestämmelse härom innehåller emellertid lagförslaget till skillnad från järnvägstrafikstadgan inte. Av preskriptionsbestämmelsernas formulering framgår emellertid att inte blott rätten till talan utan också själva rätten till ersättning är förlorad, sedan preskription har inträtt. I överensstämmelse med vad som är regel vid specialpreskription skall preskriptionen enligt utredningens förslag kunna avbrytas endast genom att talan väcks.

Reglerna om preskription av anspråk på ersättning med stöd av lagförslagets bestämmelser om godsbefordran har i förslaget sammanförts med övriga preskriptionsregler och placerats bland de allmänna bestämmelserna i första kapitlet.

### 4.2.3.20 Järnvägar som kan åläggas ersättningsskyldighet mot trafikant

Som förut nämnts innehåller järnvägstrafikstadgan tämligen utförliga regler för fallet att trafikanten vill framställa ersättningskrav med anledning av successiv befordran. Enligt huvudregeln kan trafikanten i sådant fall väcka talan antingen mot avsändningsjärnvägen eller mot bestämmelsejärnvägen eller mot den järnväg hos vilken den omständighet inträffade som utgör grunden för talan.

I inrikes trafik förekommer det inte — och kan inte inom en närmare framtid antas förekomma — att mera än ett fåtal järnvägar deltar i en genomgående godsbefordran. Med hänsyn härtill kan den ovannämnda regeln i praktiken förmodas innebära, att talan så gott som alltid får föras mot envar av de deltagande järnvägarna. En sådan regel torde också få anses som materiellt tillfredsställande. Den bör dock förses med den begränsningen att talan i princip inte bör tillåtas mot järnväg, som inte har övertagit godset och till följd därav inte har blivit ansvarig för befordringen. Av praktiska skäl bör emellertid talan — liksom för närvarande — kunna föras mot bestämmelsejärnvägen, även om denna inte har övertagit godset.

På grund av det anförda föreslår utredningen att den reglering av ifrågavarande ämne som nu gäller ersätts med den enklare regeln att talan får föras

[1] Jfr Wick s. 333 f.

mot bestämmelsejärnvägen eller mot annan i befordringen deltagande järnväg, förutsatt att denna järnväg bär solidariskt ansvar för befordringen enligt de regler som nämnts i avsnitt 4.2.3.12. Det finns enligt utredningens mening inte skäl att vid sidan av denna regel ställa upp särregler för vissa typer av anspråk. Regeln bör alltså kunna tillämpas på varje anspråk som kan grundas på den föreslagna lagen.

Enligt utredningens förslag skall talan alltid kunna föras mot järnväg som har övertagit godset. Att järnväg, som skulle ha deltagit i utförandet av befordringsavtalet men som i verkligheten inte får hand om godset, trots detta gör gällande ett på befordringsavtalet grundat anspråk mot trafikanten synes vara ett osannolikt fall. I lagförslaget har därför inte upptagits någon motsvarighet till de regler i järnvägstrafikstadgan vilka berättigar trafikanten att genom genkäromål eller invändning i rättegång göra gällande anspråk mot järnväg, fastän han enligt huvudregeln inte kan föra talan mot denna järnväg. Inte heller finns i lagförslaget någon motsvarighet till järnvägstrafikstadgans reglering av fallet att någon först väcker talan mot en av de behöriga järnvägarna och därefter i samma sak väcker talan mot annan av dem. För den händelse järnvägen B skulle finna det angeläget att eliminera den säkerligen obetydliga risken att bli utsatt för rättegång i viss sak efter det att saken har prövats i rättegång mot järnvägen A, kan B till gemensam handläggning med målet mot A väcka negativ fastställelsetalan mot käranden.[1] Genom denna åtgärd, som med hänsyn till det nära samarbetet järnvägar emellan inte torde kräva några större insatser från B:s sida, kan B uppnå att domen i målet också av B kan åberopas som hinder mot ny talan i saken.

### 4.2.3.21 Skiljemannaförfarande

Järnväg har enligt vad som uttryckligen fastslås i järnvägstrafikstadgan rätt att förbehålla sig att tvist med anledning av godsbefordringsavtal skall avgöras av skiljemän. I enlighet härmed har järnvägarna i normalvillkoren infört en klausul av innebörd att skiljeavtal skall anses träffat, om inte trafikanten, senast när järnvägen tar emot godset till befordran, skriftligen meddelar järnvägen, att han inte vill underkasta sig skiljemannaförfarande. Enligt utredningens mening bör det även i fortsättningen stå parterna i godsbefordringsavtal fritt att, om de så önskar, överenskomma att eventuellt uppkommande tvister skall avgöras genom skiljeförfarande.

Parternas rätt att ingå bindande skiljeavtal skulle i och för sig inte behöva fastslås i lag. I 1976 års lag föreskrivs emellertid att talan om ersättning för skada som avses i lagen, såvitt angår inrikes trafik, alltid får väckas vid svensk domstol. Vidare föreskrivs i lagen att dess bestämmelser inte får åsidosättas genom avtal till den resandes nackdel. Detta har ansetts medföra, att skiljeavtal rörande eventuella framtida tvister inte skall anses inskränka den resandes rätt att väcka talan vid domstol.[2]

Utredningen har till sitt lagförslag överfört de nämnda föreskrifterna i 1976 års lag. Om dessa skulle få tillämpning också på godsbefordran, skulle det bli omöjligt att få till stånd bindande avtal om skiljeförfarande vid framtida tvist med anledning av sådan befordran. I lagförslaget har därför i anslutning till övriga undantag från regeln att lagens bestämmelser är tvingande till trafikantens förmån tagits upp en uttrycklig bestämmelse om att skiljeavtal är tillåtna vid bl. a. godsbefordran.

[1] Jfr Ekelöf s. 158 f.

[2] Jfr prop. 1975/76: 7 s. 60.

#### 4.2.3.22 Järnvägarnas inbördes rättigheter och skyldigheter

Förutom SJ är endast ett fåtal järnvägsföretag verksamma i Sverige. Järnvägarnas inbördes förhållanden regleras i största utsträckning genom avtal. I järnvägstrafikstadgan finns visserligen några regler som gäller det inbördes förhållandet mellan järnvägar som deltar i successiva befordringar. Dessa regler är emellertid dispositiva, varför järnvägarna även i fråga om de i stadgan reglerade spörsmålen kan ordna sina mellanhavanden genom avtal. Enligt utredningens mening bör en reglering av järnvägarnas inbördes förhållanden i sin helhet kunna grundas på avtal, varför inte ens dispositiva författningsregler behöver ges.

# 5 Regleringen av befordran av inskrivet resgods

## 5.1 Gällande rätt

### 5.1.1 *Författningsbestämmelser*

Som nämnts i det föregående gjordes 1886 års lag inte tillämplig på egendom som järnvägen innehar för befordran. Därmed kom även befordran av inskrivet resgods att falla utanför den genomförda lagregleringen. Inte heller senare har befordran av inskrivet resgods reglerats i lag. Järnvägarnas rättigheter och skyldigheter vid sådan befordran har i stället, liksom i fråga om godsbefordran, hittills i huvudsak fastställts genom administrativa föreskrifter. Numera bestäms rättsförhållandet mellan järnvägar och resande, såvitt gäller frågor om befordran av inskrivet resgods, väsentligen av avtalsvillkor som utformats efter föreskrifter i järnvägstrafikstadgan.

### 5.1.2 *Huvuddragen av järnvägstrafikstadgans reglering av befordran av inskrivet resgods*

Befordran av inskrivet resgods behandlas sammanhängande i järnvägstrafikstadgans 3 kap. som omfattar 15—29 §§. Utöver dessa bestämmelser innehåller stadgan ett antal föreskrifter som är tillämpliga såväl på befordran av inskrivet resgods som på annan befordran. Nedan följer en sammanfattning av den reglering som sålunda gäller för inskrivet resgods.

#### 5.1.2.1 Tillämpningsområde m. m.

Järnvägstrafikstadgans regler om befordran av inskrivet resgods är i princip tillämpliga, så snart en sådan befordran utförs mot vederlag i allmän trafik på järnväg inom Sverige. Om befordringen här i landet bara utgör en del av en internationell befordran som är underkastad det internationella fördraget om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV), gäller emellertid i första hand detta fördrag. I sådant fall kan järnvägstrafikstadgan dock tillämpas subsidiärt, i den mån någon materiell reglering av den aktuella tvistefrågan inte finns i CIV.

Enligt järnvägstrafikstadgan råder principiellt skyldighet för järnvägarna att utföra befordran av inskrivet resgods. Befordringsskyldighetens omfattning är emellertid ganska vagt angiven. I stadgan sägs endast att järnväg normalt inte får vägra att befordra inskrivet resgods med tåg som medför sådant resgods. Däremot sägs ingenting om i vilken utsträckning en järnväg skall låta sina tåg medföra inskrivet resgods. Emellertid tillförsäkras de resande i nor-

malvillkoren rätt att få sitt resgods befordrat som inskrivet över den sträcka för vilken hans färdbiljett gäller, dock bara mellan de platser på sträckan som är upplåtna för inskrivning av resgods.

Beträffande frågan vilken egendom en resande har rätt att få befordrad som inskrivet resgods innehåller järnvägstrafikstadgan vissa bestämmelser. Enligt dessa är järnväg inte skyldig att till befordran som inskrivet resgods ta emot ämne eller föremål som är av farlig beskaffenhet. Inte heller behöver järnväg till befordran som inskrivet resgods ta emot egendom som med hänsyn till sin storlek, myckenhet, form, vikt eller egenskaper i övrigt eller på grund av sitt tillstånd eller sin förpackning ej lämpar sig för sådan befordran. I normalvillkoren återfinns en i vissa hänseenden mera konkret uppräkning av vilka slags egendom som järnvägarna inte åtar sig att befordra som inskrivet resgods.

Egendom som resande överlämnar i järnvägens vård för befordran i anslutning till sin egen befordran skall betraktas som inskrivet resgods, när järnvägen har tagit emot egendomen till befordran och utfärdat resgodsbevis. En strikt tolkning av järnvägstrafikstadgan synes ge till resultat att reglerna om inskrivet resgods, fastän förutsättningarna härför i övrigt föreligger, inte blir tillämpliga, när resgodsbevis av någon anledning inte blivit utfärdat. Det måste emellertid betvivlas att t. ex. frågan om järnvägens ansvarighet för egendomen i ett sådant fall verkligen skulle komma att bedömas enligt andra regler än som gäller för befordran av inskrivet resgods.

### 5.1.2.2 Resgodsbevis

Som framgått av det ovan sagda måste järnvägen utfärda resgodsbevis, när den tar emot egendom som den är skyldig att befordra som inskrivet resgods. Resgodsbeviset är avsett att i första hand vara en bevishandling, med hjälp av vilken den resande kan styrka att järnvägen till befordran har mottagit den egendom som angivits i beviset. Vilket bevisvärde som bör tillkomma resgodsbeviset är ej närmare angivet i stadgan, men det får antas vara möjligt att genom annan bevisning omintetgöra resgodsbevisets bevisverkan. Också när det gäller bevisning som det åligger järnvägen att förebringa fyller resgodsbeviset en funktion. Om resgodset är i bristfälligt skick eller visar tydliga tecken på att vara skadat, får nämligen järnvägen göra anteckning i resgodsbeviset om detta förhållande. Skulle den resande inte godta att järnvägen genom en sådan anteckning rubbar den eljest gällande presumtionen att resgodset var i gott synligt tillstånd när det avlämnades till befordran, får järnvägen vägra att befordra det.

I viss mening kan resgodsbeviset betraktas som ett innehavarpapper. Järnvägen anses nämligen berättigad att utlämna resgodset till innehavaren av resgodsbeviset utan någon prövning av dennes materiella behörighet. Å andra sidan medför innehavet av resgodsbeviset inte någon ovillkorlig rätt att få ut resgodset. Det står järnvägen fritt att kräva att den, som begär att få resgodset utlämnat, på annat sätt styrker sin rätt härtill. Att resgodsbeviset återställs är heller inte någon nödvändig förutsättning för att resgodset skall utlämnas. Om den som begär utlämning inte kan förete resgodsbeviset men på annat sätt kan styrka sin rätt, är nämligen järnvägen skyldig att lämna ut resgodset. Framstår denna rätt som tveksam, kan järnvägen som villkor för utlämning fordra att säkerhet ställs.

### 5.1.2.3 Förhindrande av otillåten befordran

Till skillnad från vad som är fallet vid godsbefordran torde det vid befordran av inskrivet resgods sällan vara påkallat av kommersiella skäl att järnvägen undersöker den mottagna egendomen. Däremot kan en sådan undersökning vara motiverad av säkerhetsskäl. För de fall då det förekommer grundad anledning till misstanke att egendom som inskrivits för befordran som resgods innehåller ämne eller föremål som inte får befordras på detta sätt, har därför järnvägen i järnvägstrafikstadgan tillagts rätt att skaffa sig närmare kännedom om egendomens beskaffenhet. I första hand skall detta ske i den resandes närvaro, men i vissa fall får järnvägen själv genomföra undersökning av resgodset. Detta gäller om undersökningen inte utan fara kan uppskjutas, om den resande inte kan anträffas eller om han undandrar sig att närvara. Om möjligt skall undersökningen utföras i vittnes närvaro. Järnvägen skall upprätta skriftlig redogörelse för undersökningen, om inte den resande är närvarande och förklarar att han inte påfordrar någon sådan redogörelse.

Visar det sig att resgodset innehåller något som inte får befordras som inskrivet resgods och som dessutom är av farlig beskaffenhet eller på annat sätt ägnat att föranleda olägenhet för resande eller för järnvägen, är järnvägen inte skyldig att fullfölja befordringen. Egendomen får genast avlägsnas från järnvägsområdet. Om det är påkallat, får egendom av farlig beskaffenhet oskadliggöras eller förstöras.

### 5.1.2.4 Utlämning av inskrivet resgods

Någon skyldighet för järnvägen att utlämna resgodset annorstädes än på bestämmelsestationen är inte föreskriven i järnvägstrafikstadgan. I fråga om den tidpunkt från vilken järnvägen är skyldig att hålla resgodset tillgängligt för utlämning föreskrivs i stadgan att resgodset kan begäras utlämnat, när så lång tid har förflutit efter ankomsten av det tåg med vilket resgodset skolat befordras att järnvägen bort hinna behandla resgodset för utlämning. Om den resande efter denna tidpunkt begär att få ut resgodset men järnvägen inte kan efterkomma hans begäran, kan den resande i stället fordra, att järnvägen utställer ett bevis innehållande uppgift om den tidpunkt då godset begärdes utlämnat. Denna uppgift kan senare tjäna som underlag för beräkning av ersättning för dröjsmål eller eventuellt för fingerad förlust av resgodset.

Med utlämning likställs i järnvägstrafikstadgan att järnvägen i enlighet med särskilda föreskrifter överlämnar resgodset till tullverket eller till annan myndighet.

I järnvägstrafikstadgan förutsätts att järnvägen inte någon längre tid skall vara skyldig att hålla resgodset berett för utlämning. Järnvägen får därför betinga sig av den resande, att resgodset avhämtas inom en viss frist. Denna avhämtningsfrist har i normalvillkoren bestämts till tre dagar utöver ankomstdagen. Levande djur, som har befordrats som inskrivet resgods, skall dock avhämtas senast tre timmar efter ankomsten.

Om inskrivet resgods inte avhämtas inom det närmaste dygnet efter avhämtningsfristens slut, får järnvägen föranstalta om förvaring av resgodset. Förvaringen kan uppdras åt tredje man men kan också utföras av järnvägen själv. Även om resgodset sålunda blir kvar i järnvägens besittning, står järnvä-

gen inte längre något transportöransvar för resgodset, sedan detta har lagts upp till förvaring. Ansvarssituationen under förvaringen anges i järnvägstrafikstadgan så, att uppläggningen av resgodset till förvaring sker på den resandes risk.

Utöver skyldigheten att sörja för att resgodset läggs upp till förvaring är järnvägen enligt järnvägstrafikstadgan ålagd att på vissa andra sätt underlätta för den resande att ta till vara sin rätt till resgodset. Sålunda skall järnvägen, om den har uppgift om den resandes namn och adress, en vecka efter resgodsets ankomst till bestämmelsestationen begära föreskrift från den resande om hur järnvägen skall förfara med resgodset. Får järnvägen trots detta inte någon föreskrift som den utan olägenhet kan utföra eller förblir det okänt vem som har rätt till resgodset, är järnvägen skyldig att låta förvaringen fortsätta tills åtminstone tre månader har förflutit från den tidpunkt då godset ankom till bestämmelsestationen. Sedan denna tid har gått, är järnvägen berättigad att sälja resgodset. Försäljning eller eventuellt bortskaffande av resgodset får tillgripas redan vid en tidigare tidpunkt, om det är påkallat med hänsyn till resgodsets tillstånd eller kostnaderna för dess vård. För sättet för försäljningen och regleringen av över- eller underskott från denna gäller samma regler som i fråga om gods (se avsnitt 4.1.3.10). Hur järnvägen skall förfara med överskott från försäljning av resgods, vars innehavare är okänd, framgår inte av stadgan.

### 5.1.2.5 Järnvägens ansvarighet

Om resgods går förlorat, minskas eller skadas efter inskrivning men före utlämning eller uppläggning till förvaring, blir järnvägen ansvarig härför under samma förutsättningar som gäller för gods (se avsnitt 4.1.3.11). Järnvägen har således ett rent strikt ansvar, vilket dock bortfaller om någon ansvarsfrihetsgrund kan anses vara för handen. De ansvarsfrihetsgrunder som i praktiken kan komma i fråga är emellertid färre än när det gäller godsbefordran.

Järnvägstrafikstadgan ger järnväg möjlighet att begränsa sin ersättningsskyldighet för förlust eller minskning av inskrivet resgods eller för skada därpå till 100 kr per kg av det förlorade eller skadade resgodsets bruttovikt. Till skillnad från vad som är fallet vid godsbefordran har järnvägarna, när det gäller befordran av inskrivet resgods, till fullo utnyttjat sin möjlighet att beloppsmässigt begränsa ersättningsskyldigheten. Enligt normalvillkoren gäller således att ersättningen inte kan överstiga 100 kr per kg av den ovan angivna vikten.

Som förut nämnts har den resande rätt att få ut resgodset, så snart det tåg med vilket resgodset skolat befordras har ankommit och den tid har gått till ända som järnvägen får anses behöva för att behandla resgodset för utlämning. Är järnvägen vid denna tidpunkt ännu inte beredd att lämna ut resgodset, anses dröjsmål föreligga. Lider den resande skada genom dröjsmålet, blir järnvägen skyldig att ersätta skadan, om inte dröjsmålet har orsakats av en sådan omständighet, t. ex. vållande från den resandes sida eller force majeure, som i motsvarande fall skulle ha föranlett frihet från dröjsmålsansvar vid godsbefordran. Ersättningsskyldighet föreligger emellertid inte för den del av den resandes skada som överstiger 50 kr för varje påbörjat dygn, räknat från den tidpunkt då resgodset — sedan rätt att få ut det uppkommit — begärdes

utlämnat. Ej heller är järnvägen skyldig att utge dröjsmålsersättning för längre tid än tre dygn. Kan järnvägen ännu på fjärde dagen efter den under vilken utlämning begärdes inte lämna ut resgodset, får emellertid den resande, om han så önskar, betrakta resgodset som förlorat och kräva tillämpning av reglerna om ersättning för förlust. Utgår sådan ersättning, får den resande inte därjämte uppbära ersättning för dröjsmål. Är han berättigad till ersättning såväl för minskning eller skada som för dröjsmål, får den sammanlagda ersättningen inte överstiga vad som skulle ha utgått, om resgodset i sin helhet hade gått förlorat.

I järnvägstrafikstadgan finns inte några regler om vilka förpliktelser järnvägen har gentemot resande, som inte har fått sitt inskrivna resgods utlämnat till sig men i stället har uppburit ersättning för presumerad förlust av resgodset. Däremot har järnvägarna i normalvillkoren gjort vissa utfästelser och förbehållit sig vissa rättigheter med avseende på denna situation (se avsnitt 5.1.3).

### 5.1.2.6 Resandes ansvarighet

Enligt järnvägstrafikstadgan kan järnvägen på rent objektiv grund göra den resande ansvarig för skada som tillskyndas järnvägen på grund av resgodsets farliga beskaffenhet eller bristfälliga förpackning eller av annan därmed jämförlig orsak. Järnvägen får dock inte åberopa denna ansvarsregel, om järnvägen, när den mottog resgodset till befordran, insåg eller hade bort inse att fara för skada förelåg. Motsvarande gäller om järnvägen först vid en senare tidpunkt har kommit eller hade bort komma till insikt om faran men underlåtit att vidta rimliga åtgärder för att avvärja faran eller begränsa dess skadeverkningar.

### 5.1.2.7 Övrigt

I en rad hänseenden behandlas inskrivet resgods enligt samma regler som gäller i fråga om gods. Sålunda får järnväg också i inskrivet resgods utöva retentionsrätt till säkerhet för betalning av förfallen fordran, som har uppkommit på grund av befordringsavtalet eller eljest på grund av egendomens befordran eller vård. Likaså får järnvägen, liksom vid godsbefordran, som villkor för ersättningsskyldighet förbehålla sig att den resande inom viss tid gör anmärkning om minskning, skada eller dröjsmål. De frister som härvid aktualiseras är de samma som vid godsbefordran utom vad beträffar dröjsmål. Anmärkning om dröjsmål med utlämningen av inskrivet resgods skall nämligen enligt järnvägstrafikstadgan göras inom tio dagar från det utlämningen ägde rum.

Också i fråga om preskription av anspråk på ersättning för förlust, minskning eller försening av inskrivet resgods eller för skada på sådant resgods gäller i stort sett samma regler som i motsvarande skadefall vid godsbefordran. Särskilda regler gäller dock i fråga om utgångspunkten för preskriptionstidens beräkning vid förlust av inskrivet resgods. Preskriptionstiden börjar i detta fall löpa på fjärde dagen efter den dag då resgodset först begärdes utlämnat efter att järnvägens skyldighet att hålla det tillgängligt hade inträtt.

Har avtal om befordran av inskrivet resgods fullgjorts av flera järnvägar efter varandra, gäller om den resandes talerätt samma regler som i fråga om varuhavarens rätt till talan med anledning av anspråk som uppkommit vid godsbefordran.

Järnvägstrafikstadgans bestämmelser om skiljemannaförfarande är tillämpliga också på befordran av inskrivet resgods.

### 5.1.3 *Formulärrätt*

Den i järnvägstrafikstadgan brukade termen "inskrivet resgods" förekommer inte i normalvillkoren. Där används i stället utan någon definition uttrycket "polletterat resgods". Det är emellertid uppenbart att detta uttryck har samma innebörd som "inskrivet resgods".

De klausuler om befordran av inskrivet resgods vilka återfinns i normalvillkoren ansluter sig innehållsmässigt nära till föreskrifterna i järnvägstrafikstadgan. Dessa kompletteras dock på vissa punkter med ytterligare preciseringar av parternas rättigheter och skyldigheter. Som redan nämnts innehåller normalvillkoren en sådan precisering i fråga om vad slags egendom som den resande har rätt att pollettera. Också i fråga om förpackningen av egendom som den resande önskar pollettera innehåller normalvillkoren viss reglering.

En i förhållande till järnvägstrafikstadgan mera fristående reglering har genomförts i normalvillkoren för situationen, att inskrivet resgods förkommer men sedermera kommer till rätta. Vilket tillämpningsområde denna reglering har förefaller inte vara alldeles klart, men det torde få antas att den omfattar alla situationer i vilka resgodset inte har hållits redo för utlämning före den tidpunkt då den resande fick rätt att anse resgodset som förlorat. När resgodset i sådant fall kommer till rätta, är järnvägen skyldig att underrätta den resande härom, förutsatt att järnvägen har eller kan få kännedom om hans adress och att inte längre tid än ett år har förflutit från den tidpunkt då resgodset i behörig ordning begärdes utlämnat eller tidigast hade kunnat begäras utlämnat. Om den resande inom en månad från det att sådan underrättelse avsänts till honom begär att få ut resgodset, är järnvägen skyldig att lämna ut det på järnvägsanstalt inom Sverige som den resande anvisar och till vilken resgodset kan expedieras direkt. För att den resande skall få rätt att få resgodset utlämnat krävs dock, att han återbetalar uppburen ersättning i den mån den avser gottgörelse för det förkomna resgodsets värde.

Enligt normalvillkoren förlorar den resande sin rätt till resgodset, om järnvägen ännu efter sex månader från det resgodset kom till rätta inte har kännedom om den resandes namn och adress. Samma följd inträder om den resande inte begär resgodsets utlämning eller inte anvisar plats härför inom en månad från det att järnvägen har avsänt underrättelse till honom om att resgodset har kommit till rätta. Vidare går den resandes rätt om intet, om resgodset inte kommer till rätta inom den nyssnämnda ettårsperioden. Efter utgången av nu angivna tidsfrister har järnvägen, i den mån normalvillkoren kan åberopas, rätt att fritt förfoga över resgodset. Uppenbarligen kan emellertid järnvägen inte gentemot tredje man åberopa normalvillkoren som stöd för påstående om fri förfoganderätt över resgodset.

Normalvillkoren innehåller också en klausul av innebörd att det för godsbefordran gällande förbehållet om tvisters hänskjutande till avgörande av skiljemän skall tillämpas också i fråga om befordran av inskrivet resgods. Detta innebär att en resande går miste om möjligheten att dra tvist angående befordran av inskrivet resgods inför domstol, om han inte senast när järnvägen tar emot resgodset till befordran skriftligen meddelar järnvägen, att han motsätter sig skiljemannaförfarande.

## 5.2 Utredningens allmänna överväganden

### 5.2.1 *Utredningsdirektiven*

Enligt utredningens direktiv bör reglerna om befordran av inskrivet resgods tas upp i lag. Skälen härför är de samma som har anförts för en lagstiftning om godsbefordran. Om det materiella innehållet i den förutsatta lagregleringen av befordran av inskrivet resgods lämnar direktiven inte några anvisningar.

### 5.2.2 *Utredningens förslag i huvuddrag*

Gentemot den enskilde uppkommer skyldighet för järnväg att utföra befordran av inskrivet resgods först när särskilt avtal har träffats härom. Möjligheten att få egendom befordrad som inskrivet resgods står visserligen öppen bara för resande, men rättsförhållandet mellan järnvägen och dess kunder har vid befordran av inskrivet resgods samma civilrättsliga karaktär som vid godsbefordran. Till skillnad från vad som är fallet vid godsbefordran kan emellertid individuellt avpassade befordringsvillkor knappast tänkas vara något som parterna har vare sig behov av eller praktiska möjligheter att förhandla om, när det gäller befordran av inskrivet resgods. För sådan befordran torde därför den för närvarande tillämpade tekniken att i författning ge regler om parternas rättigheter och skyldigheter även i fortsättningen vara på sin plats. I utredningsförslaget har regleringen av befordran av inskrivet resgods följaktligen ungefär samma omfattning som i järnvägstrafikstadgan. Innehållsmässigt avviker den föreslagna regleringen inte i någon högre grad från den gällande. Som närmare anges här nedan föreslås dock ändringar på några punkter.

#### 5.2.2.1 Tillämpningsområde m. m.

När Sverige tillträdde tilläggskonventionen till CIV om järnvägs ansvarighet i fall resande dödas eller skadas, införlivades tilläggskonventionens innehåll med den svenska rättsordningen i form av en lag — 1976 års lag — som på de allra flesta punkter gjordes tillämplig på såväl inrikes som internationell befordran. Inom en snar framtid kommer reglerna i tilläggskonventionen och reglerna i CIV att sammanföras i ett nytt enhetligt regelkomplex om befordran av resande och resgods i internationell trafik. De delar av detta regelkomplex vilka motsvarar den nuvarande tilläggskonventionen är som nämnts transformerade i 1976 års lag och kommer enligt utredningens förslag att överföras till 2 kap. i den nya järnvägstrafiklagen. Det hade i och för sig varit önskvärt att samma teknik hade kunnat användas i fråga om återstoden av de enhetliga reglerna för internationell befordran av resande och resgods. Denna återstod, som huvudsakligen reglerar dels vissa andra frågor om personbefordran än som gäller personskada, dels befordran av inskrivet resgods, omfattar emellertid en stor mängd detaljerade föreskrifter av ibland ganska obetydligt intresse. Som utvecklats i avsnitt 2.3.1 skulle en för internationell och inrikes befordran gemensam lagtext bli alltför tungläst och svåröverskådlig. Utredningen har därför i fråga om befordran av inskrivet resgods sett sig nödsakad att i princip lämna internationell trafik utanför tillämpningsområdet för den föreslagna lagen. Denna avses således bli tillämplig på befordran av inskrivet resgods mellan Sverige och utlandet endast i de undantagsfall då interna svenska

bestämmelser anges som tillämpliga av föreskrifter i CIV, direkt eller via allmänna internationellt privaträttsliga regler. Som exempel kan nämnas att utlämning av resgods som inskrivits utomlands för CIV-befordran till Sverige skall äga rum enligt de bestämmelser som gäller för den utlämnande järnvägen i den mån ej andra bestämmelser föreskrivits i CIV (jfr art. 20 § 7).

Fallet att befordran av inskrivet resgods utförs av två eller flera järnvägar efter varandra berörs i järnvägstrafikstadgan bara i sammanhang med regleringen av den resandes talerätt. Detta kan möjligen föranleda tvekan om vad som i övrigt gäller vid successiv befordran av inskrivet resgods. För att undanröja varje tvekan föreslår utredningen att det i början av kapitlet uttryckligen anges att det är tillämpligt också på successiv befordran. I enlighet härmed bör bestämmelserna om inskrivet resgods — frånsett sådana som enligt sakens natur berör endast den första eller den sista järnvägen — gälla alla i befordringen deltagande järnvägar.

I vad mån järnvägarna bör ha någon offentligrättslig skyldighet att befordra inskrivet resgods är en fråga som utredningen inte har att pröva. Utredningen begränsar sig därför till att utan några sakliga ändringar passa in nu gällande föreskrifter om befordringsplikt i de författningar som utredningen föreslår. Därvid synes det vara klart, att det inte finns anledning att i den civilrättsliga lagstiftningen behandla befordringsplikten i annat hänseende än vad gäller järnvägs skyldighet att ersätta enskild person för skada, som denne lider till följd av att järnvägen åsidosätter sin befordringsskyldighet. De föreskrifter om sådan ersättningsskyldighet vilka utredningen, som tidigare nämnts, har tagit upp i lagförslagets första kapitel är avsedda att kunna tillämpas också om försummelse av befordringsskyldigheten gäller befordran av resgods. Järnvägs skyldighet att utföra befordran av inskrivet resgods bör i övrigt regleras i förordning. Utredningen har i sitt förslag till förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m. tagit upp bestämmelser av i huvudsak samma innehåll som järnvägstrafikstadgans föreskrifter i 6 § om skyldigheten att befordra inskrivet resgods och i 17 § om undantag från denna skyldighet. Att befordringsskyldigheten inte är undantagslös medför att järnvägarna kan utesluta vissa slag av egendom från befordran som inskrivet resgods. Utredningen har emellertid inte ansett det vara påkallat att införa någon särskild erinran härom bland de civilrättsliga bestämmelserna i den föreslagna järnvägstrafiklagens kapitel om befordran av inskrivet resgods.

I något fall skulle det kunna tänkas vara tveksamt huruvida en viss befordran bör betraktas som godsbefordran eller befordran av inskrivet resgods. Enligt gällande reglering synes det uteslutet att tillämpa reglerna om inskrivet resgods på egendom som järnvägen befordrar utan att ha utfärdat resgodsbevis. Rättsförluster till följd av att resgodsbevis av förbiseende eller annan orsak inte har utfärdats, fastän så hade bort ske, torde säkerligen vara sällsynta i praktiken. Det förefaller emellertid ligga i linje med en allmän strävan att ”avformalisera” rättsförhållandet mellan järnvägarna och deras kunder att ta mera hänsyn till parternas avsikter än till vissa formella brister i deras handlande. Den omständigheten att resgodsbevis inte blivit utfärdat behöver därför enligt lagförslaget inte nödvändigtvis innebära, att avtal om befordran av inskrivet resgods inte skall anses ha kommit till stånd. Å andra sidan framhävs i den föreslagna lagtexten, att avtal om befordran av inskrivet resgods kan komma till stånd endast som ett biavtal till personbefordringsavtal.

Till skillnad från järnvägstrafikstadgan anger den föreslagna lagtexten inte uttryckligen att reglerna om befordran av inskrivet resgods är tillämpliga endast på befordran som sker mot vederlag. Däremot följer av lagtexten att dessa regler inte skall användas i fråga om befordran som inte kan sägas vara accessorisk till ett avtal om personbefordran.

### 5.2.2.2 Resgodsbevis

Att resgodsbevis har utfärdats är enligt gällande ordning en nödvändig förutsättning för att ett föremål skall kunna betraktas som inskrivet resgods. Någon uttrycklig föreskrift som ålägger järnväg att utfärda resgodsbevis finns för närvarande inte, men ett sådant åläggande följer av att järnvägen utan att utfärda resgodsbevis inte kan fullgöra sin offentligrättsliga skyldighet att utföra befordran av inskrivet resgods. Också enligt lagförslaget skall det åligga järnväg att utfärda resgodsbevis för egendom som mottages till befordran som inskrivet resgods. Detta bör enligt utredningens mening gälla oavsett om järnvägen framdeles kommer att ha befordringsplikt eller ej. Utredningen föreslår därför en uttrycklig regel av innebörd att järnväg, om den tar emot egendom för befordran som inskrivet resgods, skall vara skyldig att utfärda resgodsbevis. Lämnas denna regel åsido, blir följden enligt utredningens förslag emellertid inte att resgodset inte kan 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 behandlas som sådant resgods.

Resgodsbeviset mister således enligt förslaget sin roll som ett nödvändigt element i ett formalavtal och övergår till att vara en bekräftelse av ett redan ingånget avtal. Skyldighet för järnvägen att utfärda resgodsbevis kan självfallet föreligga endast när resgods överlämnas till järnvägen på villkor att denna fram till utlämningen ensam skall handha besittningen av resgodset, vilket innebär något mera än att befordringen sker i ett av järnvägen anvisat utrymme som är undandraget den resandes omedelbara uppsikt. Att järnvägen t. ex. har medgivit de resande att placera sina skidor i en godsvagn innebär inte utan vidare att dessa skall betraktas som inskrivet resgods.

Den bevisverkan som tillkommer resgodsbeviset är inte närmare angiven i järnvägstrafikstadgan. Inte heller lagförslaget innehåller några bestämmelser härom. Till skillnad från fraktsedeln torde nämligen resgodsbeviset endast sällan behöva användas som bevismedel i tvist angående den befordrade egendomens mängd, tillstånd och bestämmelseort. I sådan tvist bör emellertid resgodsbeviset vara ett tillräckligt men inte exklusivt bevismedel. Det får således anses vara möjligt att genom motbevisning vederlägga riktigheten av resgodsbevisets innehåll.

Kraven på motbevisningens styrka torde få ställas särskilt högt, om järnvägen har försett resgodsbeviset med anteckning om att resgodset är i bristfälligt skick eller visar tydliga tecken på att vara skadat. Om det framgår att den resande har godtagit sådan anteckning, måste denna anses återge det verkliga förhållandet så länge det inte framkommer ovedersägliga bevis för motsatsen.

Även om det inte kan visas att den resande har godtagit anteckning i resgodsbeviset angående bristfällighet eller skada, bör anteckningen, som nyss nämnts, ändå tillmätas ett högt bevisvärde. Förebringas motbevisning torde

dock anteckningen inte sällan kunna komma att framstå som ett otillräckligt bevis, om den inte stöds av ytterligare bevisning. Svårigheterna för järnvägarna att förebringa sådan ytterligare bevisning i det enskilda fallet synes därför lätt kunna leda till att järnvägen kommer i en otillfredsställande bevissituation. På liknande sätt som järnvägstrafikstadgan lämnar därför lagförslaget järnvägen rätt att frånträda sitt åtagande att befordra resgodset, om den resande inte godtar sådan anteckning i resgodsbeviset som här är i fråga.

Enligt CIV är den resande skyldig att vid mottagandet av resgodsbeviset förvissa sig om att detta är utfärdat enligt de uppgifter han har lämnat. En motsvarande föreskrift fanns upptagen i förslaget till 1966 års järnvägstrafikstadga. Denna föreskrift skulle enligt kommentarerna till förslaget medföra bl. a. att en resande, som hade underlåtit att anmärka på att järnvägen inte angivit rätt bestämmelsestation i resgodsbeviset, inte skulle kunna göra järnvägen ansvarig för att resgodset till följd av den oriktiga angivelsen blivit felexpedierat.[1] Någon sådan föreskrift infördes dock inte i stadgan. Däremot anges i normalvillkoren att den resande, när han tar emot resgodsbeviset, har att förvissa sig om att det stämmer överens med hans uppgifter. Några följder av den resandes underlåtenhet härvidlag nämns dock inte i normalvillkoren.

Att en resande låter bli att kontrollera resgodsbeviset och därmed försummar möjligheten att rätta till eventuella misstag från järnvägens sida torde ofta kunna betraktas som oaktsamhet. I den mån uppkommen skada sålunda kan tillskrivas den resandes vållande, kan järnvägen befria sig från ersättningsskyldighet genom att i vanlig ordning åberopa vållandet som ansvarsfrihetsgrund. Någon generell befrielse från ansvar för hur resgodsbeviset ifylls bör emellertid enligt utredningens mening inte medges järnvägen. I lagtexten har med hänsyn till det sagda inte tagits upp någon särskild föreskrift om den resandes skyldighet att granska resgodsbeviset.

Sin viktigaste uppgift torde resgodsbeviset för närvarande ha som legitimationspapper för den som vill få resgodset utlämnat till sig. Också enligt lagförslaget skall med blotta innehavet av resgodsbeviset normalt följa rätt att få ut resgodset. I den föreslagna lagtexten har emellertid gjorts den uttryckliga inskränkningen i resgodsbevisets legitimationsverkan att resgodset inte får utlämnas till resgodsbevisets innehavare, om det skäligen kan antas att han gör bruk av beviset obehörigen. Det kan förefalla som om resgodsbeviset härigenom skulle få en svagare legitimationsverkan än det har enligt järnvägstrafikstadgan, som föreskriver att järnvägen visserligen äger att pröva bevisinnehavarens behörighet men inte är skyldig att göra det. Trots frånvaron av skyldighet att pröva bevisinnehavarens behörighet kan dock järnvägen enligt kommentarerna till förslaget till 1966 års järnvägstrafikstadga ådra sig ansvar mot den resande, om resgodset utlämnas till någon vars bristande behörighet järnvägen bort inse.[2] I sak torde således den föreslagna lagen knappast medföra någon beskärning av järnvägens nuvarande möjligheter att med befriande verkan lämna ut resgodset till innehavaren av resgodsbeviset.

### 5.2.2.3 Förhindrande av otillåten befordran

Lagförslaget förutsätter att järnvägarnas plikt att befordra egendom som inskrivet resgods inte heller framdeles kommer att omfatta all slags egendom och att järnvägarna, liksom för närvarande, kommer att ange vissa ämnen

[1] Promemoria s. 10.

[2] Promemoria s. 11.

och föremål, som de inte tar emot för sådan befordran. Självfallet kommer det dock inte att kunna undvikas, att också egendom som järnvägen förklarat sig inte ta emot för befordran som inskrivet resgods då och då blir inskriven som resgods. Det är inte utan vidare klart vilka rättigheter och skyldigheter parterna i en sådan situation skall anses ha. I lagförslaget har därför, liksom i järnvägstrafikstadgan, tagits upp särskilda regler för dessa fall.

Enligt järnvägstrafikstadgan är järnvägen befriad från sitt befordringsåtagande, om det visar sig att egendom som mottagits för befordran som inskrivet resgods inte bara är utesluten från sådan befordran enligt gällande bestämmelser utan också är av farlig beskaffenhet eller i annat fall ägnad att föranleda olägenhet för resande eller för järnvägen. Denna reglering synes innebära, att järnvägen praktiskt taget alltid undgår skyldighet att fullfölja befordran av resgods som den trots sin rätt att vägra befordran låtit skriva in. Det torde nämligen alltid kunna göras gällande att det innefattar en olägenhet för järnvägen att befordra egendom som är utesluten från befordran som inskrivet resgods på grund av att den med hänsyn till sin storlek, myckenhet, form, vikt etc. ej lämpar sig för sådan befordran.

Enligt utredningens mening bör järnvägens skyldighet att fullgöra befordran av resgods, som faktiskt har skrivits in, i princip inte vara beroende av en senare verkställd bedömning av om befordringen kan ske utan olägenhet. Har järnvägen för befordran som inskrivet resgods tagit emot egendom som den med hänvisning till egendomens vikt, storlek eller andra lätt konstaterbara egenskaper hade kunnat avvisa, bör järnvägen vara skyldig att fullgöra befordringen. Sådan skyldighet bör dock aldrig föreligga när det gäller egendom som hade kunnat avvisas från befordran som inskrivet resgods på grund av sin farlighet. Fastän egendomen skrivits in som resgods, bör järnvägen inte heller vara skyldig att befordra den, om vägran att ta emot den hade kunnat grundas på förhållande som järnvägen varken fått upplysning om eller själv hade bort fastställa, när egendomen mottogs till befordran. När det gäller dessa situationer bör järnvägen enligt utredningens mening vara fri från befordringsåtagandet utan att i det enskilda fallet behöva visa att ett fullföljande av befordringen skulle innebära någon egentlig olägenhet. Om någon sådan olägenhet inte uppstår, får det antas att järnvägen i allmänhet fullföljer befordringen. Emellertid bör det, också om olägenhet inte uppstår i det konkreta fallet, stå järnvägen fritt att av principiella skäl vägra att fullfölja befordran av egendom, som är farlig eller som utan att järnvägen insett det eller bort inse det vid inskrivningen visar sig ha egenskaper som gör att den hade kunnat avvisas från befordran som inskrivet resgods.

När järnvägen i enlighet med det sagda är fri från sitt åtagande att befordra resgodset, bör järnvägen dock i allmänhet vara skyldig att vidta skäliga åtgärder för att säkerställa den resandes rätt till resgodset. I regel bör det kunna krävas att järnvägen sörjer för att resgodset läggs upp i förvar för den resandes räkning. Liksom i fråga om gods bör det dock i fråga om inskrivet resgods gälla en reducerad vårdplikt, när egendom av farlig beskaffenhet har överlämnats till järnväg. I sådant fall bör järnvägen ha rätt att med åsidosättande av sin principiella vårdplikt vidta alla åtgärder som kan anses påkallade för att avvärja faran. Utan att bli ersättningsskyldig mot den resande bör järnvägen således i sista hand kunna oskadliggöra eller t. o. m. förstöra resgodset. Detta undantag från vårdplikten har i lagförslaget föreskrivits i en för gods-och res-

godsbefordran gemensam paragraf i kapitlet om ordning och säkerhet.

Att viss egendom har egenskaper som medför att den inte godtages för befordran som inskrivet resgods är ofta utan vidare klart. Så är alltid fallet med resgods som inte får inskrivas på grund av storlek, myckenhet, form eller vikt och oftast med resgods som kan avvisas på grund av sitt tillstånd eller sin förpackning. Huruvida järnväg med hänsyn till innehållet i väskor, lådor o. dyl. får vägra att befordra dessa som inskrivet resgods kan däremot avgöras först efter närmare undersökning av innehållet. I vilka fall sådan undersökning får ske och hur den skall tillgå regleras för närvarande i järnvägstrafikstadgan. I sak bör denna reglering enligt utredningens mening bibehållas. En rätt för järnvägen att undersöka inskrivet resgods är motiverad främst av säkerhetsskäl men undantagsvis också med hänsyn till järnvägens kommersiella intresse av att t. ex. kunna förebygga skador på annat resgods. Även om undersökningsrätten således kan sägas ha såväl en offentligrättslig som en civilrättslig sida, bör behandlingen av undersökningsrätten enligt utredningens mening inte splittras på olika lagrum. Utredningen har valt att med betoning av undersökningsrättens betydelse från säkerhetssynpunkt behandla denna rätt i lagförslagets 6 kap. Där återfinns i 4 § också bestämmelser om undersökning från järnvägens sida av inskrivet resgods.

Om egendom som är olämplig för befordran som inskrivet resgods ändå överlämnas för sådan befordran, kan detta självfallet lätt medföra kostnad eller skada för järnvägen. Frågan i vad mån den resande bör svara för sådan kostnad eller skada behandlas i avsnitt 5.2.2.6.

### 5.2.2.4 Utlämning av inskrivet resgods

Liksom järnvägstrafikstadgan anger lagförslaget inte någon annan plats för utlämning av inskrivet resgods än bestämmelsestationen. Detta får självfallet inte anses hindra att järnvägen i mån av möjlighet tillmötesgår den resandes begäran om att resgodset återlämnas på avsändningsstationen eller om att det utlämnas på en omlastningsstation.

Den tidpunkt då den resande tidigast skall vara berättigad att få resgodset utlämnat inträffar enligt järnvägstrafikstadgan ”när så lång tid förflutit efter ankomsten av det tåg med vilket resgodset skolat befordras att järnvägen bort hinna behandla resgodset för utlämning”. Före denna tidpunkt kan järnvägen aldrig anses vara i dröjsmål med befordringen av resgodset. Detta medför att järnvägen i realiteten inte bär något egentligt dröjsmålsansvar vid befordran av inskrivet resgods utan endast svarar för att resgodset lastas på rätt tåg och inte fördröjs under den behandling som äger rum efter ankomsten till bestämmelsestationen. För försening som uppkommer under själva befordringen av resgodset kan järnvägen med nuvarande regler däremot aldrig bli ansvarig, inte ens i det — låt vara teoretiska — fallet att järnvägen framkallar förseningen uppsåtligen. Detta förhållande saknade större betydelse så länge den resande och hans inskrivna resgods regelmässigt befordrades med samma tåg. Numera är det emellertid vanligt att personförande tåg inte medför inskrivet resgods. I sådana fall kan försening av det tåg med vilket det inskrivna resgodset befordras åstadkomma avsevärt avbräck för den resande.

I avsnitt 8 diskuterar utredningen frågan om järnvägs ansvarighet för dröjsmål vid befordran av resande. Utredningen kommer där till slutsatsen att en

lagreglering av denna fråga inte bör genomföras. Som skäl härför anför utredningen bl. a. att de resande i betydande utsträckning kan beredas gottgörelse med tillämpning av järnvägarnas interna ersättningsregler och att en lagreglering av frågan aktualiserar svårbemästrade avgränsningsproblem. Några sådana skäl mot en författningsreglering föreligger inte när det gäller separat befordran av inskrivet resgods. Fastän det kan innebära kännbar olägenhet för den resande att inte kunna disponera sitt inskrivna resgods vid den tidpunkt han räknat med, har han enligt gällande ordning bara undantagsvis rätt till ersättning härför. En ändring härvidlag kan — i motsats till vad som är förhållandet när det gäller ersättning för dröjsmål vid personbefordran — genomföras utan farhågor för att järnvägarna kommer att belastas av någon nämnvärd ökning av kostnader och administrativa insatser. Från principiell synpunkt synes en utvidgning av dröjsmålsansvaret till att omfatta också själva befordringsmomentet vara en naturlig följd av järnvägarnas åtgärd att befordra den resande och hans inskrivna resgods med skilda tåglägenheter.

Utredningen anser därför att den tid som järnvägen skall anses disponera för att utföra befordringen inte som nu automatiskt skall sättas lika med den som faktiskt har åtgått för befordran av resgodset med rätt tåglägenhet. I stället bör, liksom i fråga om godsbefordran, i princip gälla att utlämning skall ske inom tid som med hänsyn till omständigheterna är skälig. Också enligt utredningens förslag bör emellertid ersättning för dröjsmålsskada kunna begäras bara för tid efter det att resgodset har begärts utlämnat. Den föreslagna ändringen av sättet att bestämma den tidpunkt då dröjsmål kan sägas inträda får således praktisk betydelse endast när resgodset befordras med annan tåglägenhet än den resande.

Även enligt den av utredningen föreslagna ordningen kan det vara betydelsefullt för den resande att det går att fastställa den tidpunkt då han begärde att få ut resgodset. I detta syfte bör han kunna kräva, att järnvägen skriftligen bekräftar vid vilken tidpunkt utlämningen begärdes. Det torde inte behövas någon föreskrift i lag för att järnvägarna skall tillmötesgå eventuella krav på att bevis utfärdas i detta avseende.

Järnvägens ansvarighet för resgodset upphör normalt i och med att järnvägen genom att efterkomma den resandes begäran om utlämning av resgodset avhänder sig besittningen till detta. Undantagsvis kan det inträffa, att järnvägen i stället måste uppge besittningen till resgodset därför att detta enligt särskilda föreskrifter skall överlämnas till tullverket eller till annan myndighet. Enligt vad som särskilt anges i järnvägstrafikstadgan skall också ett sådant överlämnande betraktas som utlämning. Som en följd härav synes det bl. a. kunna inträffa, att den resande, om resgodset har utsatts för skada under befordringen, går miste om rätten till ersättning härför på grund av att reklamationsfristen har gått ut innan han fått tillfälle att se resgodset.

Någon motsvarighet till järnvägstrafikstadgans föreskrift om att resgodset skall anses som utlämnat, när det i enlighet med gällande föreskrifter överlämnats till myndighet, finns inte i utredningens förslag. Att järnvägen inte har någon ansvarighet för vad som händer med resgodset efter överlämnandet följer enligt utredningens förslag av att ansvarigheten anges omfatta endast den tid då järnvägen innehar godset. Däremot får enligt förslaget den omständigheten att järnvägen överlämnat resgodset till tull- eller annan myndighet inte någon inverkan på den resandes möjligheter att genom reklamation bevara sin

rätt till talan mot järnvägen med anledning av skadefall som inträffat innan resgodset överlämnades till myndigheten.

Som nämnts i avsnitt 5.2.2.2 skall utlämning av resgodset normalt ske mot att resgodsbeviset återställs. Någon kontroll från järnvägens sida av att innehavaren av resgodsbeviset också har materiell rätt att ta resgodset i besittning torde av praktiska skäl sällan kunna krävas. När resgodset utlämnats till innehavaren av resgodsbeviset och det inte funnits särskild anledning att betvivla dennes materiella behörighet, bör således järnvägen anses ha fullgjort sina skyldigheter, även om resgodset faktiskt har utlämnats till en materiellt obehörig. Detta bör däremot inte anses vara fallet när järnvägen har utlämnat resgodset till sådan innehavare av resgodsbeviset, om vilken det skäligen kan antas att han saknar rätt att använda sig av beviset. Enligt utredningens mening bör detta klart framgå av lagtexten.

Att resgodsbeviset återlämnas kan emellertid inte vara något oeftergivligt villkor för att få resgodset utlämnat. Om någon utan att förete resgodsbeviset begär resgodset utlämnat, skall nämligen järnvägen enligt gällande ordning villfara hans begäran, dock endast om han "styrker" sin rätt till resgodset. Genom användningen av ordet styrker synes det emellertid ställas krav på starkare bevisning än det i föreliggande situation i regel kan anses möjligt och nödvändigt att förebringa. I lagförslaget anges därför som villkor för utlämning i stället, att den som begär utlämningen "gör troligt" att han har rätt härtill. Samma mått av bevisning skall enligt lagförslaget krävas av den för vilken innehavet av resgodsbeviset inte anses innefatta tillräcklig legitimation.

Som framgått av det sagda innebär utredningens förslag, att järnvägen får ökade möjligheter att lämna ut inskrivet resgods utan att ådra sig ersättningsskyldighet för att resgodset faktiskt utlämnats till fel person. Järnvägen har därför enligt den föreslagna ordningen knappast anledning att som villkor för utlämning kräva att säkerhet ställs. Ersättningsskyldighet på grund av utlämning till obehörig kommer nämligen enligt förslaget inte i fråga i annat fall än då den obehörige inte gör troligt att han har rätt att få ut resgodset. I sådant fall bör järnvägen i stället för att begära säkerhet helt vägra utlämning. Hänsynen till den verkligen berättigade torde nämligen kräva att järnvägen tillvaratar hans rätt till själva resgodset och inte bara säkerställer ekonomisk gottgörelse för förlust av detta. Av denna anledning nämns inte i lagtexten möjligheten att järnvägen utlämnar godset mot säkerhet.

Vid utlämning av godset till fel person blir således järnvägen enligt förslaget ersättningsskyldig för härigenom uppkommen skada endast om det objektivt sett inte framstår som troligt, att den som begärde utlämningen var behörig. Järnvägens bedömning av frågan huruvida det är troligt att den som begär utlämning är behörig kan självfallet utföras felaktigt även på sådant sätt att järnvägen vägrar utlämning, fastän järnvägen rimligen borde ha utlämnat resgodset. Även för detta fall upptar lagförslaget uttryckliga regler om ersättningsskyldighet för järnvägen.

Om resande lider skada genom att hans inskrivna resgods felaktigt utlämnas till annan, torde som tidigare nämnts skyldighet kunna uppkomma för järnvägen att ersätta skadan. Några uttryckliga bestämmelser härom finns emellertid inte för närvarande. Detta kan ge upphov till tveksamhet i olika hänseenden, bl. a. vad gäller frågan huruvida järnvägens ersättningsskyldighet, på samma sätt som om resgodset hade gått förlorat under befordringen, skall va-

ra begränsad eller om den skall bestämmas med tillämpning av allmänna regler om beräkning av skadestånd. I lagförslaget har därför tagits upp särskilda bestämmelser om järnvägens skyldighet att ersätta skada, som den resande lidit till följd av att järnvägen handlat felaktigt med anledning av begäran om utlämning av inskrivet resgods. Dessa bestämmelser omfattar felaktigt handlande från järnvägens sida, såväl när detta består i att resgodset utlämnas till någon obehörig som när det innebär att utlämning vägras den som är berättigad att få ut resgodset.

De föreslagna ersättningsreglerna kan enligt utredningens mening inte antas medföra ersättningsskyldighet för järnvägen i andra fall än då järnvägen tämligen uppenbart har brustit i omsorg vid behandlingen av begäran om utlämning av inskrivet resgods. Den risk för ersättningsskyldighet som järnvägen avses bära i denna situation är av helt annat slag än risken för ersättningsskyldighet med anledning av vad som eljest kan inträffa i samband med resgodsets befordran. Utredningen anser det därför inte finnas någon anledning att vid beräkningen av ersättning i nu aktuella fall göra undantag från den allmänna regeln att hela den uppkomna skadan skall gottgöras. De regler om begränsning av ersättningens storlek vilka behandlas i avsnitt 5.2.2.5 bör således enligt utredningens mening inte ges tillämpning på de ersättningar som nu är i fråga.

Järnvägstrafikstadgan reglerar inte direkt frågan hur länge järnvägen skall vara skyldig att hålla inskrivet resgods tillgängligt för utlämning. Däremot förutsätts i stadgan att järnvägen skall kunna förbehålla sig att resgodset avhämtas inom viss frist. I normalvillkoren har i enlighet härmed fastställts dels en allmän avhämtningsfrist med en längd av tre dagar, ankomstdagen oräknad, dels en speciell avhämtningsfrist om tre timmar avseende levande djur. Att avhämtningsfristen överskrids innebär emellertid inte omedelbart någon lindring i järnvägens ansvarighet för resgodset eller i skyldigheten att hålla detta tillgängligt för utlämning. Först ett dygn efter avhämtningsfristens utgång, får järnvägen enligt järnvägstrafikstadgan lägga upp icke avhämtat resgods till förvaring.

Den tidrymd under vilken järnvägen — alltjämt under transportöransvar — skall hålla resgodset redo för utlämning bestäms således som summan av en avtalad avhämtningsfrist och en i författning föreskriven ytterligare frist. Det skulle enligt utredningens mening vara enklare och tydligare om nämnda tidrymd i stället angavs direkt i lagtexten. Utredningen föreslår därför en regel av innebörd att järnvägen, såvitt gäller inskrivet resgods i allmänhet, efter utgången av fjärde dagen efter ankomstdagen inte längre skall anses inneha resgodset på grund av befordran utan endast för förvaring. Den angivna tiden är lika lång som summan av nuvarande avhämtningsfrist och den i järnvägstrafikstadgan bestämda ytterligare fristen. Att järnvägen under så pass lång tid skulle behöva hålla levande djur redo för utlämning förefaller emellertid inte rimligt. Också den i järnvägstrafikstadgan föreskrivna fristen om ett dygn utöver avhämtningsfristen kan synas för lång när det gäller levande djur. Utredningen föreslår därför att järnvägarna också i fortsättningen skall kunna betinga sig en viss längsta tid inom vilken levande djur måste avhämtas och att järnvägarnas befordringsansvar skall upphöra omedelbart vid utgången av denna tid.

Om resgodset inte har avhämtats inom avhämtningsfristen och den ytterligare frist som järnvägstrafikstadgan medger, blir järnvägen berättigad att läg-

ga upp resgodset till förvaring. Järnvägens transportöransvar för resgodset torde upphöra först i och med att resgodset faktiskt läggs upp till förvaring. Det torde emellertid vara osäkert vilka åtgärder från järnvägens sida som fordras för att resgodset skall kunna betraktas som upplagt till förvaring. Enligt den av utredningen föreslagna texten övergår i stället transportöransvaret vid den aktuella tidpunkten automatiskt till ett förvaringsansvar utan att någon konkret åtgärd behöver vidtagas med resgodset.

Med att järnvägen har förvaringsansvar avser utredningen att järnvägen skall vara ersättningsskyldig för skada som under förvaringen tillfogas resgodset, om järnvägen inte kan visa, att skadan inte beror av fel eller försummelse från järnvägens sida. Har järnvägen uppdragit förvaringen åt tredje man, bör järnvägen anses ansvarig endast om skadan kan tillskrivas det förhållandet att denne inte har valts och instruerats med tillbörlig omsorg. Såvitt utredningen kan finna motsvarar denna beskrivning av järnvägens ansvarighet för förvarat resgods också vad som gäller för närvarande.

Som tidigare nämnts har järnväg, utöver skyldigheten att ta vård om inskrivet resgods som ej avhämtats, enligt järnvägstrafikstadgan också viss skyldighet att aktivt medverka till att den resande får möjlighet att disponera över resgodset. Om detta inte avhämtas inom en vecka från ankomstdagen, skall nämligen järnvägen, förutsatt att den känner till den resandes namn och adress, begära föreskrift av honom om hur järnvägen skall förfara med resgodset. Enligt utredningens mening bör järnvägen också i fortsättningen i mån av möjlighet inhämta sådan föreskrift. Att så sker får emellertid anses ligga i järnvägens eget intresse, och det kan knappast vara påkallat att bestämmelser härom meddelas i lag.

Leder nyssnämnda hänvändelse till den resande inte till avsett resultat, har järnvägen att genom fortsatt vård om resgodset ge den resande möjlighet att hämta det eller att lämna en för järnvägen utförbar föreskrift om hur den skall förfara med resgodset. Den tid under vilken järnvägen sålunda är skyldig att för den resandes räkning ha godset omhand är för närvarande tre månader, räknat från ankomstdagen. I jämförelse med de tidsmått som gäller i åtskilliga likartade situationer är denna tremånadersfrist kort. Sålunda gäller enligt lagen (1950:104) om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats, att hantverkaren måste hålla godset tillgängligt för kunden i minst sex månader från det att hantverkarens arbete slutfördes och hans fordran härför förföll till betalning. Även när innehavet av egendomen inte grundar sig på åtagande i avtal har den till godset berättigade i vissa fall ansetts böra åtnjuta en tid av åtminstone sex månader för att göra sina anspråk gällande.[1] För att minska risken för rättsförluster — t. ex. i fall då den resande skadats och begäran om utlämning av hans inskrivna resgods på grund härav inte framställs förrän efter viss tid — bör enligt utredningens uppfattning järnväg liksom jämförbara rättssubjekt svara för att den resandes rätt till resgodset bevaras i minst sex månader. Någon nämnvärd olägenhet för järnvägen kan en sådan förlängning av förvaringstiden knappast antas medföra.[2]

Har resgodset efter denna tid ännu inte avhämtats och har järnvägen inte heller fått någon anvisning angående resgodset, som järnvägen skäligen hade bort följa, bör järnvägen inte vidare betungas med vården av godset. Även i detta läge bör dock järnvägen vara skyldig att tillvarata den resandes intressen genom att för hans räkning sälja resgodset. Försäljning bör emellertid i vissa

[1] Se t. ex. lagen (1974: 1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m. m.

[2] Av de 275 resgodskollin som vid en viss tidpunkt fanns för avhämtning vid Stockholm C hade 4 ankommit 1—2 månader tidigare, 3 ankommit 2—3 månader tidigare och 32 ankommit för mer än 3 månader sedan.

fall kunna tillgripas redan vid en tidigare tidpunkt. Enligt förslaget bör försäljning kunna ske före den ordinarie fristens utgång, när det gäller egendom som är utsatt för snar förstörelse eller vars art eller tillstånd eljest ger anledning till omedelbar försäljning. Till skillnad från järnvägstrafikstadgan anger däremot inte lagförslaget som skäl för förtida försäljning att kostnaderna för resgodsets vård ej står i rimligt förhållande till dess värde. Denna grund för försäljning fanns inte heller föreskriven i 1925 års järnvägstrafikstadga. En sådan grund — som också av utredningen föreslås när det gäller gods — synes lämpa sig mindre väl i fråga om resgods, som sällan torde fordra några högre vårdkostnader och vars värde ofta inte kan fastställas på strikt affärsmässig basis. När höga vårdkostnader verkligen förekommer, såsom när det gäller levande djur, synes försäljning kunna motiveras med hänsyn till resgodsets speciella art.

I fråga om förfarandet vid försäljning av inskrivet resgods, fördelningen av köpeskillingen och ansvarigheten för uppkommet underskott synes de för godsbefordran föreslagna reglerna kunna ges motsvarande tillämpning. Medan järnvägen vid försäljning av gods regelmässigt torde veta till vem överskottet skall redovisas, torde det emellertid ofta vara okänt vem som har rätt till överskott från försäljning av inskrivet resgods. Utredningen föreslår därför en särskild regel för detta fall. Enligt denna regel skall överskottet vara tillgängligt för den berättigade under en tid av två år från försäljningen. Har anspråk på överskottet inte framställts inom denna tid, tillfaller beloppet järnvägen.

Lagförslagets föreskrifter om handhavandet av inskrivet resgods som järnvägen innehar för förvaring är avsedda att tillämpas inte bara på resgods som järnvägen förvarar därför att det inte avhämtats efter framkomsten utan också på egendom som järnvägen lagt upp i förvar med stöd av sin rätt att i vissa fall avbryta befordran av egendom som inte hade bort inskrivas som resgods. Är sådan egendom av farlig beskaffenhet, bör emellertid järnvägens rätt att vid behov bortskaffa, oskadliggöra eller förstöra egendomen kunna utövas utan hinder av att egendomen blivit upplagd.

### 5.2.2.5 Järnvägens ansvarighet

Järnvägens ansvarighet för förlust eller minskning av inskrivet resgods eller för skada på resgodset anges i järnvägstrafikstadgan genom hänvisning till motsvarande regler om godsbefordran. Utredningen avser inte att i sak föreslå någon egentlig ändring av reglerna om järnvägens ansvarighet i fall då inskrivet resgods har utsatts för transportskada. Däremot kan innehållet i dessa regler enligt utredningens mening göras mera lättillgängligt genom att presenteras i en text som i mindre utsträckning bygger på hänvisning till den omfattande regleringen rörande godsbefordran.

I enlighet härmed anges i den föreslagna lagtexten till en början grundprincipen för järnvägens ansvarighet för sakskada, som träffar inskrivet resgods medan detta är i järnvägens vård. Ansvarigheten anges som ett rent strikt ansvar under den tid då järnvägen innehar resgodset för att fullgöra sitt befordringsåtagande och som ett presumtionsansvar under den tid då järnvägen innehar resgodset enbart för förvaring. I det följande modifieras det rent strikta ansvaret för det fall att järnvägen visar, att en ansvarsfrihetsgrund är för han-

den. De ansvarsfrihetsgrunder som i detta sammanhang kan komma i fråga är identiska med de fyra s. k. icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunder som föreslås gälla vid godsbefordran (jfr avsnitt 4.1.3.11). Dessa finns redovisade i ett tämligen kort och lättläst lagrum i godsbefordringskapitlet. Det finns enligt utredningens mening inte någon anledning att införa denna text också i kapitlet om befordran av inskrivet resgods, eftersom på denna punkt en hänvisning till godsbefordringskapitlet knappast kan ge upphov till några svårigheter. Samma teknik är däremot inte lämplig att använda, när det gäller att göra de för godsbefordran föreskrivna s. k. privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna tillämpliga också på befordran av inskrivet resgods. Regleringen rörande de privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna måste nämligen i fråga om godsbefordran med nödvändighet bli omfattande och delvis svårtillgänglig. Flera av de angivna ansvarsfrihetsgrunderna kan emellertid knappast få någon reell användning vid befordran av inskrivet resgods. Det har därför synts utredningen önskvärt att de privilegierade ansvarsfrihetsgrunder som bör kunna tillämpas också på befordran av inskrivet resgods anges särskilt och, om möjligt, på ett förenklat sätt. I lagförslaget har med hänsyn till det sagda som privilegierade ansvarsfrihetsgrunder vid befordran av inskrivet resgods angetts endast resgodsets särskilda beskaffenhet och felande eller bristfällig förpackning.

Som bekant skiljer sig en privilegierad ansvarsfrihetsgrund från en icke privilegierad därigenom att den kan tillämpas även om dess förhandenvaro inte till fullo bevisats. Hur bevisskyldigheten för vad som orsakade skadan närmare fördelas mellan järnvägen och dess motpart beskrivs för godsbefordran på ett ganska invecklat sätt. När det gäller befordran av inskrivet resgods, torde frågan om järnvägens ersättningsskyldighet för uppkommen skada emellertid sällan ställas på sin spets. Det torde därför inte vara påkallat att till priset av en komplicerad formulering eftersträva en alldeles exakt bestämning av det mått av bevisning som järnvägen skall anses skyldig att förebringa för att skadan skall anses orsakad av en omständighet som utgör en privilegierad ansvarsfrihetsgrund. I lagförslaget använder utredningen därför den enkla formuleringen att järnvägen går fri från ansvarighet, om den ”gör sannolikt” att en privilegierad ansvarsfrihetsgrund är för handen.

I järnvägstrafikstadgans kapitel om befordran av inskrivet resgods behandlas under rubriken ”Järnvägens ansvarighet” järnvägens ersättningsskyldighet såväl vid transportskada som vid dröjsmål. Som tidigare framhållits är det emellertid här inte fråga om något egentligt dröjsmålsansvar utan endast om ett ansvar för att resgodset befordras med rätt tåg och att det efter ankomsten till bestämmelsestationen görs klart för utlämning utan oskäligt uppehåll. Däremot föreligger — i motsats till vad som är fallet vid godsbefordran — inte någon som helst ansvarighet för att själva befordringen utförs med tillbörlig skyndsamhet. När den resande — vilket inte sällan är fallet — saknar möjlighet att få sitt inskrivna resgods befordrat med det tåg med vilket han själv reser, befinner han sig i väsentligen samma belägenhet som en avsändare av gods. Han bör därför kunna räkna med att järnvägen — om inte särskilda omständigheter hindrar detta — skall fullgöra sitt befordringsåtagande inom den tid som kan anses skälig. I den mån järnvägen av annan orsak än sådan som utgör ansvarsfrihetsgrund inte genomför befordringen inom skälig tid, torde den resande — lika väl som varuhavaren vid godsbefordran — böra gottgöras för skada som tillfogas honom härigenom.

Utredningen föreslår därför en sådan utvidgning av järnvägens ansvarighet för dröjsmål vid befordran av inskrivet resgods, att den resande får rätt till ersättning för skada som han lider genom att järnvägen inte kan lämna ut resgodset vid den tidpunkt då det skäligen hade bort vara tillgängligt för honom. Vad som i det enskilda fallet skall anses vara den tid inom vilken järnvägen skäligen hade bort fullgöra befordringsåtagandet torde knappast kunna fastställas med hjälp av en allmän formel. Utredningen har övervägt att i analogi med vad som gäller t. ex. för befordran av expressgods söka fastställa en norm — uttryckt i tariffkilometer per timma — för befordringshastigheten vid befordran av inskrivet resgods. Företagna undersökningar tyder emellertid på att försening av inskrivet resgods inte har något påtagligt samband med befordringssträckans längd. Det tycks vidare förhålla sig så, att resgodsförande tåg relativt sällan utsätts för nämnvärda förseningar. Med hänsyn till dessa undersökningsresultat borde det vara möjligt att vid beräkning av skälig befordringstid för inskrivet resgods utgå från den tid befordringen skulle ha tagit enligt offentliggjord tidtabell och öka denna tid med en viss förseningsfrist. Som allmän norm för fastställandet av den tidpunkt då resgodset skäligen bör vara tillgängligt för den resande bör i enlighet härmed kunna användas en förseningsfrist av två timmar i tillägg till den tidtabellsenliga ankomsttid som gäller för den förbindelse med vilken resgodset rätteligen skulle ha befordrats. Avvikelser från denna norm bör kunna göras med hänsyn till omständigheterna i enskilda fall, varvid t. ex. fastställda expeditionstider för resgodsutlämning kan beaktas.

Ett dröjsmål torde inte böra tilläggas rättslig betydelse så länge resgodset inte har begärts utlämnat. Också enligt utredningens förslag kan därför ersättning för dröjsmål komma i fråga endast för tiden efter det att den resande har begärt att få ut resgodset. Den föreslagna utvidgningen av dröjsmålsansvaret får därför inte någon praktisk betydelse, när den resande och hans inskrivna resgods befordras med samma tåg. Liksom järnvägstrafikstadgan förutsätter förslaget, att ersättning för dröjsmål skall utgå bara om dröjsmålet har förorsakat skada för den resande.

Enligt nuvarande ordning får järnvägen frita sig från ansvarighet för dröjsmålsskada i de fall då skadan orsakas av förhållande som utgör en s. k. icke privilegierad ansvarsfrihetsgrund. Denna möjlighet har järnvägarna utnyttjat genom förbehåll i normalvillkoren. Motsvarande ansvarsbefrielse följer enligt förslaget direkt av lagtexten.

I fråga om storleken av den ersättning som järnvägen har att utge när inskrivet resgods har gått förlorat, minskats, skadats eller försenats gäller för närvarande att järnvägen normalt inte behöver gottgöra den resande hela hans skada, om denna skulle överstiga ett angivet maximibelopp. Bara om skadan har orsakats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet, skall full ersättning utgå oavsett dennas höjd. I annat fall får järnvägen enligt järnvägstrafikstadgan förbehålla sig begränsning av sin ansvarighet. Sålunda får järnvägen i fråga om förlust, minskning eller skada frita sig från ersättningsskyldighet enligt samma grunder som gäller vid godsbefordran. Detta innebär att järnvägen genom avtal får begränsa sin ersättningsskyldighet till vad som motsvarar 100 kr per kg av resgodsets bruttovikt. Denna möjlighet till ansvarsbegränsning har järnvägarna till fullo utnyttjat genom förbehåll i normalvillkoren.

En viss begränsning av järnvägens ersättningsskyldighet vid förlust eller

minskning av inskrivet resgods eller vid skada på resgodset är också enligt utredningens mening motiverad. Järnvägen bör normalt inte belastas med ersättningsskyldighet för dyrbar egendom, som det inte är brukligt att resande för med sig. Däremot finns det inte anledning att genom begränsning av ersättningsskyldigheten utestänga den resande från rätt till full ersättning, när skadan gäller kläder eller andra personliga tillhörigheter av normalt slag. Numera måste det befaras att en ersättningsbegränsning till 100 kr per kg av resgodsets bruttovikt inte sällan får en sådan verkan. Också själva beräkningsgrunden, enligt vilken maximiersättningen bestäms i relation till bruttovikten av den egendom som gått förlorad eller skadats, kan självfallet medverka till att maximibeloppet för ersättningen i åtskilliga fall blir för lågt. När t. ex. ett enstaka klädesplagg stulits från ett inskrivet resgodskolli, medför nuvarande ersättningsnormer att järnvägens ersättningsskyldighet reduceras kraftigt också i fall då fullt skadestånd skulle ha inneburit bara en blygsam utgift för järnvägen.

Enligt utredningens förslag skall med hänsyn till det sagda järnvägens skyldighet att ersätta den resande för skada som uppkommer vid befordran av inskrivet resgods, liksom för närvarande, vara begränsad utom i fall av uppsåt eller grov vårdslöshet. Begränsningen föreslås bli föreskriven direkt i lagtexten. I stället för en med hänsyn till egendomens bruttovikt varierande gräns för ersättningens storlek skall enligt förslaget gälla ett enhetligt maximibelopp per kolli. För att det i lagen föreskrivna maximibeloppet skall behålla sitt realvärde bör det uttryckas som en kvotdel av basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring. I fråga om maximiersättningens storlek finns det enligt utredningens mening anledning att anknyta till motsvarande regler om handresgods (jfr avsnitt 3.5). Utredningen föreslår därför att ersättning för förlust, minskning eller skada som avser inskrivet resgods i regel skall vara maximerad till ett halvt basbelopp. I nuläget skulle genomförandet av utredningens förslag innebära att maximiersättningen för ett kolli om 25 kg skulle mer än fördubblas.[1] Jämfört med vad som gällde när 1966 års järnvägstrafikstadga trädde i kraft — maximiersättningen var då 200 kr per kg — innebär emellertid förslaget, om hänsyn tas till penningvärdets försämring, en sänkning av ersättningsmaximum, såvitt angår kollin som är tyngre än ca 15 kg.

För att järnvägen skall bli skyldig att utge ersättning för att befordran av inskrivet resgods blivit fördröjd krävs enligt förslaget — liksom enligt järnvägstrafikstadgan — att den resande visar att dröjsmålet har medfört skada. Kraven på den bevisning som den resande bör förebringa i detta sammanhang torde emellertid inte kunna ställas särskilt högt. Över huvud taget torde det inte kunna undvikas att prövningen av den resandes ersättningskrav får en ganska schablonmässig karaktär. Med hänsyn härtill synes det lämpligt att bibehålla den nuvarande ordningen med en ganska strängt begränsad ersättningsskyldighet, som kan antas öka järnvägarnas beredvillighet att av billighetsskäl medge dröjsmålsersättning utan mera omfattande utredning. Ersättningsmaximum, som för närvarande är 50 kr per dygn, bör dock räknas upp till förslagsvis 100 kr per dygn för varje resande. Som jämförelse kan nämnas, att högsta ersättningen för visad dröjsmålsskada enligt de kommande CIV-reglerna kan väntas bli ca 75 kr per dygn för ett normalt resgodskolli. Härvid måste emellertid beaktas, att samme resande enligt CIV kan uppbära ersättning för flera kollin, medan maximibeloppet enligt järnvägstrafikstadgan och

[1] Enligt normalvillkoren får kolli som väger mer än 25 kg polletteras endast om det på egna hjul lätt kan rullas upp på plattformsvagn för resgods. Sådant rullande kolli får väga högst 75 kg.

lagförslaget bestäms per resande. De angivna maximibeloppen per dygn kan således behöva multipliceras med, i CIV-fallen, antalet försenade kollin som samme resande låtit skriva in och, i inrikesfallen, antalet resande som gemensamt låtit skriva in det försenade resgodset. Enligt utredningens mening är det med hänsyn till dröjsmålsersättningens schablonkaraktär och ringa storlek knappast påkallat att sörja för en kontinuerlig värdesäkring genom anknytning till basbeloppet.

Om järnvägen inte kan utlämna resgodset senast under tredje dagen efter den dag då utlämning — sedan skyldighet att hålla resgodset tillgängligt inträtt — först begärdes, får den resande kräva tillämpning av de ersättningsregler som gäller vid förlust av godset. Väljer den resande att inte genast betrakta resgodset som förlorat utan i stället ytterligare någon tid avvaktar dess framkomst, kan han enligt gällande ordning dock inte kräva dröjsmålsersättning för denna ytterligare tid. Den som har uppburit ersättning för presumerad förlust av resgodset men sedermera återfår detta måste då återbetala förlustersättningen, varvid gottgörelse för att han kanske under lång tid har varit i avsaknad av resgodset inte kan lämnas honom med mera än vad som motsvarar tre dagars dröjsmål. Utredningen anser att denna reglering är onödigt restriktiv mot den resande. Lagförslaget innehåller därför inte någon begränsning av det antal dagar för vilka dröjsmålsersättning skall kunna utgå. För att inte dröjsmålsersättningen skall kunna växa ohejdat till följd av dröjsmålets varaktighet och det antal resande som gemensamt skrivit in resgodset föreslår emellertid utredningen, att järnvägen i fråga om resgods som omfattas av ett och samma resgodsbevis aldrig skall vara skyldig att lämna högre dröjsmålsersättning än 1 000 kr.

Järnvägstrafikstadgans föreskrift att bestämmelserna om transportskada vid godsbefordran i tillämpliga delar skall gälla också vid befordran av inskrivet resgods innebär, att den resande — utöver ersättning för godsets värde enligt förutnämnda regler — kan vara berättigad att helt eller delvis återfå erlagda befordringsavgifter. De av utredningen föreslagna ersättningsreglerna innebär generellt sett en sådan höjning av ersättningsmaxima att de lämnar gott utrymme för ersättning också av befordringsavgifter som till följd av inträffad transportskada kommit att bli utan nytta. I den föreslagna lagtexten nämns därför befordringsavgifterna inte särskilt. Även enligt utredningens förslag skall emellertid kostnaderna för befordringen ersättas i den mån deras erläggande utgör en del av den resandes totala skada.

Utöver reglerna om begränsning av ersättningens storlek har några särskilda bestämmelser om hur ersättningen skall beräknas inte tagits upp i lagförslaget. Till följd härav blir allmänna regler om beräkning av skadestånd tillämpliga. Detta innebär formellt en ändring i förhållande till gällande reglering, enligt vilken ersättning avseende inskrivet resgods skall beräknas med tillämpning av reglerna för godsbefordran, däribland regeln att ersättningsberäkningen vid transportskada skall baseras på godsets marknadsvärde på avsändningsorten vid tiden då godset mottogs till befordran. I praktiken torde det emellertid inte bli fråga om någon egentlig förändring i bedömningen av vad som skall anses som ersättningsgill skada.

### 5.2.2.6 Resandes ansvarighet

Enligt järnvägstrafikstadgan får järnväg genom avtal binda den resande vid ett skärpt ansvar för skada som i vissa fall orsakats av hans inskrivna resgods. Med stöd härav har järnvägarna i normalvillkoren infört en klausul, enligt vilken den resande påtar sig ansvarighet för skada som inskrivet resgods framkallar på grund av sin farliga beskaffenhet eller bristfälliga förpackning eller av annan därmed jämförlig orsak. Denna ansvarighet gäller dock inte när järnvägen, redan när den mottog resgodset till befordran, insåg eller hade bort inse den aktuella skaderisken. I vissa fall gäller ansvarigheten inte heller när järnvägen först vid en senare tidpunkt insett eller bort inse skaderisken.

Den resande svarar således för närvarande i åtskilliga situationer på rent objektiv grund för skada som orsakas av hans inskrivna resgods. Härvidlag behandlas han minst lika strängt som avsändare av gods. När regeln om ett rent strikt avsändaransvar för skada till följd av bristfällig förpackning av godset infördes i vägtransportlagen, rådde stor tveksamhet om lämpligheten av en sådan regel i icke kommersiella förhållanden. Svårigheterna att på ett tillfredsställande sätt dra en gräns mellan kommersiella och icke kommersiella förhållanden ledde emellertid till att det rent strikta ansvaret godtogs över hela linjen. Detta avsändaransvar modifierades dock genom samtidigt införda bestämmelser om jämkning av skadestånd som avsändare ådragit sig.

Till skillnad från godsbefordran försiggår befordran av inskrivet resgods aldrig under vad som kan betecknas som kommersiella förhållanden. Järnvägens motpart i resgodsbefordringsavtalet är regelmässigt en enskild resande. Enligt utredningens mening bör den enskilde, om inte särskilda skäl föranleder annat, ha samma ansvarighet gentemot järnvägen som han har gentemot rättssubjekt i allmänhet. Huvudregeln bör således vara att den resande också när det gäller skada orsakad av hans inskrivna resgods svarar enligt den allmänna regeln om ansvar för fel eller försummelse. Detta behöver inte anges i lagtexten.

I vissa fall kan det vara befogat att den resande får stå ett strängare ansvar för sitt resgods än som nu sagts. Detta bör emellertid enligt utredningens mening inte kunna komma i fråga när det gäller annan egendom än sådan som enligt vad järnvägen har gett till känna inte tas emot för befordran som inskrivet resgods. Lämnar däremot den resande för befordran som inskrivet resgods egendom som är tillåten för sådan befordran, bör han inte kunna göras ersättningsskyldig för skada som egendomen orsakar annat än i det av allmänna skadeståndsregler omfattade fallet att han insåg eller hade bort inse att en speciell skaderisk förelåg. Motsvarande bör enligt utredningens mening gälla, när järnvägen för befordran som inskrivet resgods har tagit emot egendom, som enligt vad järnvägen kände till eller lätt hade kunnat fastställa var sådan att mottagandet hade kunnat vägras. I enlighet med det sagda föreslår utredningen att den särskilda regleringen av den resandes ansvarighet för skada orsakad av inskrivet resgods begränsas till fallet att den skadeorsakande egendomen var sådan att den hade kunnat avvisas från befordran som inskrivet resgods men ändå mottogs för sådan befordran därför att järnvägen inte hade fått upplysning om egendomens verkliga beskaffenhet och omständigheterna inte var sådana att järnvägen själv hade bort ta reda på denna.

När skada orsakas av egendom som överlämnas för befordran som inskrivet resgods under nu nämnda omständigheter, 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. Även i sådant fall synes det dock ligga närmare till hands att den resande bär ansvaret för egendomens skadliga egenskaper än att järnvägen gör det. Detta kommer till uttryck i den av utredningen föreslagna regeln att järnvägen har rätt till ersättning för kostnad eller skada som föranleds av att järnvägen har tagit emot eller befordrat viss egendom som inskrivet resgods, fastän egendomen — utan att detta framgick eller borde ha upptäckts — var sådan att den inte hade behövt tas emot. Undantag från denna regel föreslås gälla när järnvägen, innan någon kostnad eller skada ännu föranletts, insåg eller hade bort inse skaderisken men underlät att vidta de åtgärder som insikten om denna hade bort föranleda.

### 5.2.2.7 Övrigt

I enlighet med gällande regler förbehåller sig järnvägarna generellt retentionsrätt i inskrivet resgods som järnvägen innehar. Någon saklig ändring av järnvägs möjligheter att utöva retentionsrätt i inskrivet resgods föreslås inte. Av skäl som redovisas i avsnitt 4.2.3.14 anser emellertid utredningen att retentionsrätten bör följa direkt av lagen. I lagförslaget har reglerna om retentionsrätt införts i en för all befordran gemensam paragraf i 1 kap.

Likaledes till följd av förbehåll från järnvägarnas sida gäller i regel skyldighet för resande, som vill ha ersättning för skada på grund av befordran av inskrivet resgods, att inom viss tid ge järnvägen underrättelse om skadefallet. Motsvarande reklamationsskyldighet bör enligt utredningens mening föreskrivas i lag. Reklamationsfristerna är för närvarande bestämda i exakta tidsmått. Denna metod kan, som berörts i avsnitt 4.2.3.18, leda till att möjligheterna för den skadelidande att bereda sig ersättning beskärs på ett sätt som åtminstone för icke kommersiella förhållanden får anses mindre tillfredsställande. Utredningen föreslår därför, liksom i fråga om godsbefordran, att reklamation skall ske "utan oskäligt uppehåll". Även i övrigt föreslås att reglerna om reklamation med anledning av att gods minskas, skadas eller försenas skall ha motsvarande tillämpning i fråga om inskrivet resgods.

Som framgår av avsnitt 4.2.3.19 anser utredningen, att den nuvarande väl differentierade regleringen av preskriptionsfrågorna bör ersättas med mera enhetliga lagregler. Detta gäller också i fråga om preskription av anspråk på ersättning med anledning av befordran av inskrivet resgods. Också sådan befordran omfattas därför av de preskriptionsbestämmelser som har tagits upp i lagförslagets första kapitel.

Enligt utredningens mening kan särskilda regler om talerätt utan olägenhet undvaras i fråga om anspråk på grund av befordran av inskrivet resgods. Det torde vara självklart att rätten att framställa sådana anspråk i princip tillkommer den resande. Frågan mot vilken järnväg anspråk kan riktas torde sällan ge upphov till tvekan. I inrikes trafik kan genomgående befordran av inskrivet resgods för närvarande beröra högst två järnvägar, och det synes inte sannolikt att detta antal kommer att öka inom överskådlig framtid. Det torde därför inte behövas någon mera omfattande reglering av frågan om den resandes rättigheter gentemot annan järnväg än den med vilken han har ingått befordringsavtalet. Utredningen har därför inskränkt sig till att i inledningsparagra-

fen till kapitlet om befordran av inskrivet resgods införa en bestämmelse av innehåll att kapitlet, när befordringen skall utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, i tillämpliga delar skall gälla för envar av järnvägarna. I enlighet härmed bör den resande kunna göra gällande sina anspråk mot vilken som helst av de i befordringen deltagande järnvägarna. Den av utredningen föreslagna summariska regleringen av genomgångsbefordran av inskrivet resgods innebär att efterföljande järnväg, även om den inte har övertagit resgodset, kan bli inte bara utbetalningsskyldig utan också i egentlig mening ansvarig gentemot den resande. Denna avvikelse från vad som gäller vid godsbefordran torde emellertid sakna nämnvärd praktisk betydelse. Skulle avvikelsen trots allt visa sig i något enstaka hänseende kunna medföra olägenheter för järnvägarna, kan dessa genom inbördes överenskommelser lätt undvika oönskade resultat.

Enligt en i normalvillkoren intagen skiljeklausul skall också tvist angående befordran av inskrivet resgods avgöras av skiljemän, om inte den resande, senast när järnvägen tar emot resgodset, i skriftlig förklaring meddelar att han motsätter sig skiljeförfarande. Det kan ifrågasättas om denna skiljeklausul fyller någon egentlig funktion. Å andra sidan torde det inte finnas anledning att hindra att parterna på sätt nu nämnts binder sig för skiljeförfarande. Av skäl som nämnts i avsnitt 4.2.3.21 måste tillåtligheten av skiljeavtal uttryckligen anges i lagtexten. Detta har också för inskrivet resgods skett i anslutning till reglerna om lagens tvingande karaktär i lagförslagets första kapitel.

Om den resande, sedan järnvägen blivit skyldig att hålla hans inskrivna resgods redo för utlämning, har begärt att få ut det, men järnvägen ännu efter tre dagar inte har efterkommit hans begäran, får den resande enligt gällande regler anse resgodset som förlorat. Lagförslaget innehåller i princip samma reglering. Den frist som järnvägen åtnjuter från det att godset begärdes utlämnat föreslås emellertid bli förlängd med ett dygn. Det har nämligen ansetts praktiskt att vad angår normalfallen använda samma tidsmått när det gäller att bestämma såväl den frist, under vilken den resande kan dröja med avhämtningen av resgodset utan att järnvägens transportöransvar upphör, som den frist under vilken järnvägen kan dröja med utlämningen av resgodset utan att riskera ersättningsskyldighet för förlust.

Till dess att den resande har visat sig villig att godta surrogatprestation i form av ersättning för förlust av resgodset, synes det vara klart att järnvägen principiellt är skyldig att fullgöra sitt åtagande att utlämna resgodset. Det torde emellertid vara ovanligt att den som verkligen vill hävda sin rätt till förkommet resgods låter en längre tid förflyta utan att begära ersättning. Fallet att järnvägen har brustit i sin skyldighet att hålla inskrivet resgods tillgängligt för utlämning utan att detta föranleder ersättningskrav från den resandes sida torde därför inte fordra någon särskild regel för järnvägens handlande om resgodset skulle komma till rätta. Detta fall kan enligt utredningens mening behandlas på motsvarande sätt som då inskrivet resgods inte avhämtas. Därvid bör med ankomstdagen förstås den dag då resgodset rätteligen skulle ha ankommit.

Om järnvägen utger ersättning för att inskrivet resgods har förkommit, kan järnvägen i princip anses ha fullgjort vad som ankommer på den. Till följd av reglerna om begränsning av ersättningens storlek kan skadeersättning emellertid från den resandes synpunkt vara en betydligt ogynnsammare form av full-

görelse än utlämning av resgodset. Det är därför rimligt att den resande, även om han tar emot ersättning för förlust av resgodset, bibehåller sin rätt att få ut detta, om möjlighet härtill skulle yppa sig inom rimlig tid. Såvitt angår godsbefordran har utredningen, som framgår av avsnitt 4.2.3.13, föreslagit att parternas rättigheter och skyldigheter i motsvarande situation närmare regleras genom lagbestämmelser. Dessa bestämmelser bör enligt utredningens uppfattning ges tillämpning också i fråga om inskrivet resgods.

# 6 Regleringen av spårtrafikföretags utomobligatoriska ansvarighet

## 6.1 Gällande rätt

Någon enhetlig reglering av spårtrafikföretagens ansvarighet för utomobligatorisk skada finns för närvarande inte. Beroende på omständigheterna bestäms denna ansvarighet antingen av allmänna skadeståndsregler eller av speciallagstiftning.

### 6.1.1 *Ansvarighet enligt allmänna regler*

För skada som utanför kontraktsförhållanden orsakas av ett företags verksamhet svarar företaget i regel enligt skadeståndslagen (1972: 207) och supplerande skadeståndsrättsliga grundsatser. Detta gäller i vissa fall också för spårtrafikföretagen. Sålunda svarar sådant företag enligt skadeståndslagen (SkL) 2 kap. 1 § för person- eller sakskada som företagets högsta organ vållar uppsåtligen eller av vårdslöshet. Vidare svarar spårtrafikföretag enligt SkL 3 kap. 1 § för person- eller sakskada som dess arbetstagare vållar genom fel eller försummelse i tjänsten, under förutsättning att vållandet inte kan hänföras till den del av företagets verksamhet som kan betecknas som "spårdrift". Slutligen svarar spårtrafikföretag — vilket dock torde vara av mindre intresse i detta sammanhang — enligt skadeståndslagen också i fråga om ren förmögenhetsskada som någon i företagets tjänst vållat genom brott.

Även när grunderna för spårtrafikföretags ansvarighet fastlagts i speciallagstiftning, spelar allmänna skadeståndsregler en betydande roll när det gäller att bestämma företagets ersättningsskyldighet i det enskilda fallet. Av särskilt intresse i detta sammanhang är skadeståndslagens regler om jämkning av skadestånd på grund av medverkan till skadan från den skadelidandes sida. Eftersom risken för skada till följd av spårdrift är begränsad till spårområdet och dettas omedelbara närhet, är nämligen vid sådana skador medverkan från den skadelidandes sida oftare än vid skadefall i allmänhet en förutsättning för skadans uppkomst. Sedan 1976 utgör medverkan från den skadelidandes sida endast undantagsvis grund för jämkning av skadestånd som avser personskada. Vid sådan skada kan nämligen medverkan på den skadelidandes sida i princip inte föranleda jämkning av skadeståndet i andra fall än när den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har bidragit till skadan. Om personskada lett till dödsfall och den döde uppsåtligen medverkat härtill, kan dock skadestånd till efterlevande jämkas, även om dessa inte alls medverkat till skadan. Vidare kan skadestånd för personskada som tillfogats förare av motordrivet fordon jämkas om denne medverkat till skadan genom enkel vårdslöshet i förening med trafikonykterhet. I fråga om skadestånd för sakskada lämnar emellertid skadeståndslagen möjlighet till jämkning, så snart

vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Beträffande vissa typer av sakskada följer av den järnvägsrättsliga speciallagstiftningen att utrymmet för jämkning är mera begränsat.

### 6.1.2 *Särskild ansvarighet för spårdrift*

Som tidigare nämnts infördes genom 1886 års lag en specialreglering av ansvarigheten för skada som uppkommer till följd av järnvägs drift. Ansvarigheten avsåg ursprungligen bara sådan järnväg, på vilken trafiken utfördes med hjälp av ångkraft. Genom särskild lagstiftning gavs reglerna i 1886 års lag sedermera tillämpning också på elektrisk järnvägs drift. Utan formellt lagstöd har dessa regler tillämpats också på andra former av spårdrift, och de kan nu — oavsett vilken sorts energi som används för driften — anses tillämpliga på järnvägsdrift och vidare på driften av tunnelbanor och spårvägar.

Någon definition av begreppet "drift" finns inte i lagstiftningen. Frånvaron av en sådan definition synes inte heller ha inneburit några större olägenheter. Det förefaller, som utvecklats i avsnitt 2.4.2, vara klart att till spårdriften först och främst måste hänföras spårfordons förflyttning på spåranläggningen. Även när fordonet vid skadetillfället stått stilla, kan emellertid inträffad skada ibland betraktas som en följd av spårdriften. Exempel härpå utgör ett antal rättsfall rörande skador som järnvägsmän ådragit sig när de utfört uppgifter som haft nära samband med tågets förestående avgång. I rättspraxis har också förekommit fall i vilka skadan ansetts uppkommen genom spårdrift, fastän sambandet mellan skadan och spårfordonens rörelser varit mycket avlägset. Sålunda har en grindvakterska, som halkat och brutit lårbenshalsen när hon skulle stänga en grind i en järnvägskorsning, ansetts ha lidit skadan i följd av spårdriften. På motsvarande sätt har en skada bedömts, vilken en extra banvakt ådragit sig, när han halkade vid ett försök att lyfta en cykeldressin upp på spåret. De avgöranden som bygger på en så vidsträckt tillämpning av spårdriftsansvaret måste emellertid ses mot bakgrund av det förhållandet att det inte fanns andra möjligheter att bereda den skadelidande en från humanitär synpunkt välmotiverad ersättning än att söka utnyttja dåvarande lagbestämmelser om objektivt ansvar för järnvägsinnehavaren för skada som tillfogats hans anställda genom järnvägsdriften. Sedan försäkring trätt i stället för skadeståndsansvar som grund för ersättning i dessa fall, får det antas att ett nära samband mellan skadan och spårfordons förflyttning längs banan åter är att anse som en nödvändig förutsättning för att spårdriftsansvar skall kunna tillämpas på en skada. När skada, utan närmare samband med förflyttning av spårfordon, uppkommit till följd av användningen av andra anordningar för järnvägens behov, såsom elektriska ledningar, bommar etc. torde det regelmässigt inte komma i fråga att tillämpa spårdriftsansvar. På verksamheten i godsmagasin, verkstäder, expeditionslokaler och liknande utrymmen synes spårdriftsansvaret normalt inte heller kunna tillämpas.

#### 6.1.2.1 Ansvarighet för personskada

Har någon tillfogats personskada till följd av järnvägs drift, kan järnvägens ersättningsskyldighet enligt vad tidigare sagts vara att bedöma enligt 1976 års lag eller — om skada som tillfogats annan än resande vållats av järnvägens in-

nehavare själv — enligt skadeståndslagen. Är ingen av dessa lagar tillämplig, avgörs frågan om järnvägens ansvarighet enligt 2 § 1886 års lag. Enligt detta lagrum blir järnvägens innehavare ansvarig för skadan, om den skadelidande kan bevisa, att skadan orsakats genom vållande av järnvägens "förvaltning eller betjäning", dvs. den personal av olika grader som lyder under järnvägens innehavare. Det är således här fråga om ett principalansvar som åvilar järnvägens innehavare och omfattar alla hans underlydande. När detta principalansvar infördes, innebar det att järnvägsinnehavaren ålades ett väsentligt strängare ansvar än utövare av andra verksamheter. Sedan ett allmänt principalansvar införts genom skadeståndslagen, skiljer sig emellertid spårtrafikföretagens ansvarighet för personskada i utomobligatoriska förhållanden inte märkbart från de flesta andra företags vad beträffar förutsättningarna för ansvarighet.

Ursprungligen innehöll 1886 års lag särskilda regler för fallet att någon av järnvägens personal i sin tjänst tillfogats personskada till följd av järnvägsdriften. I sådant fall blev järnvägens innehavare skadeståndsskyldig, även om skadan inte kunde anses ha vållats av järnvägens förvaltning eller betjäning. Undantag gällde bara när den som kommit till skada måste anses själv ha ådragit sig skadan genom överträdelse av gällande föreskrifter eller genom annan grov vårdslöshet. Utvecklingen medförde emellertid att yrkesskadeförsäkring alltmer kom att ersätta skadeståndsregler som grund för rätt till ersättning för skada som drabbat arbetstagare i tjänsten. Specialregleringen om järnvägsinnehavares ansvarighet för arbetstagares skada blev, efter att i betydande delar ha upphävts redan 1916, slutligen upphävd 1954.

Däremot finns i 4 § 1886 års lag fortfarande kvar lagens ursprungliga bestämmelser om befrielse för järnvägsinnehavaren från skyldighet att ersätta skada till den del gottgörelse för denna i form av pension eller annat understöd utgått från kassa, som helt och hållet eller till väsentlig del bildats genom bidrag av järnvägens innehavare, eller från olycksfallsförsäkring som järnvägens innehavare bekostat. Att sådan gottgörelse skall avräknas, när man bestämmer vilken ersättning järnvägens innehavare skall betala, torde numera följa av skadeståndslagen 5 kap. 3 §. Specialregleringen i 1886 års lag synes således även på denna punkt ha blivit överflödig.

### 6.1.2.2 Ansvarighet för sakskada i allmänhet

Huvudregeln om spårtrafikföretags ansvarighet för sakskador som spårdriften orsakar i utomobligatoriska förhållanden finns i 6 § första stycket 1886 års lag. Denna regel är tillämplig på alla sådana skador utom s. k. gnistskador och, i vissa fall, skador på hästar, nötkreatur eller renar. Som tidigare nämnts svarar spårtrafikföretag för sakskador i kontraktsförhållanden huvudsakligen enligt regler i 1976 års lag och i järnvägstrafikstadgan.

När spårtrafikföretags ansvarighet för utomobligatorisk sakskada skall bestämmas enligt huvudregeln, blir företaget skyldigt att ersätta skadan bara om det kan visas att skadan orsakats genom vållande av företagets personal. Motsvarande ersättningsskyldighet följer av skadeståndslagen, om det bevisas att vållande ligger företagets högsta organ till last. I allmänhet svarar således spårtrafikföretag gentemot utomstående enligt samma grunder när det gäller sakskada som när det gäller personskada.

### 6.1.2.3 Ansvarighet för "gnistskada"

För s. k. gnistskada bär järnvägs innehavare enligt 5 § 1886 års lag ett strängare ansvar än för sakskada i allmänhet. Med gnistskada förstås skada som orsakats av att eld kommit lös från lokomotiv eller från eldstad i annat järnvägsfordon. Även om skadan uppkommit på detta sätt, är emellertid reglerna om gnistskada inte tillämpliga på egendom som avses i 1976 års lag eller i järnvägstrafikstadgan.

När reglerna om skärpt ansvarighet för gnistskada tillkom, motiverades de med hänvisning särskilt till den brandrisk som användningen av ångdrivna lokomotiv med nödvändighet måste medföra åtminstone på teknikens dåvarande ståndpunkt. Enligt erfarenheten var faran ingalunda begränsad till situationer i vilka järnvägspersonalen varit vårdslös. Även när brandskada sålunda uppkommit utan att något vållande kunde läggas järnvägen till last, ansågs denna vara närmare till att bära skadan än den som utan någon egen medverkan träffats av skadan. Som huvudregel föreskrevs därför, att järnvägens innehavare på rent objektiv grund skulle svara för gnistskada.

Från regeln om rent strikt ansvar för gnistskada gjordes dock vissa undantag. Dessa omfattar för det första fallet att den som fått egendom skadad föranlett skadan genom att inte fullgöra skyldighet som åligger honom gentemot järnvägen. Sådan skyldighet kan uppkomma t. ex. genom att en markägare i avtal med järnvägen förbinder sig att hålla ett område fritt från skog, att ersätta barrträd med lövträd, att flytta en byggnad eller att vidta någon liknande åtgärd. Skyldigheter av detta slag kan också ha uppkommit vid expropriation. Kan skadan anses föranledd av att den skadelidande underlåtit att fullgöra vad som sålunda ålegat honom, har han inte någon rätt till ersättning. Detta gäller även om det föreligger vållande på järnvägens sida.

Undantag från det strikta ansvaret för gnistskada gäller vidare, när den skadelidande visserligen inte varit skyldig att vidtaga viss åtgärd till minskande av brandfaran men däremot varit skyldig att själv bära risken för skada. En skyldighet av sistnämnda slag kan föreligga t. ex. på grund av att markägare i samband med överlåtelse av mark till järnvägen fått gottgörelse också för sådan olägenhet som att brandförsäkringspremier höjts med anledning av den av järnvägstrafiken förorsakade brandfaran. När risken för brandskada på sådant eller liknande sätt övergått från järnvägen till den skadelidande, bortfaller järnvägens skyldighet att ersätta skada som härrör från denna risk. Emellertid kvarstår järnvägens skyldighet att ersätta skada som orsakats genom vårdslöshet vid järnvägsdriften.

Slutligen gäller undantag från det strikta ansvaret i vissa fall då brandfaran ökats genom åtgärder som vidtagits efter det att järnvägen börjat anläggas. Om någon annan än järnvägens innehavare föranlett brandskada genom att på kortare avstånd än 30 meter från närmaste järnvägsspår placera sådan egendom som är utsatt för antändning till följd av järnvägstrafiken, behöver järnvägen inte ersätta skadan. Ersättningsskyldigheten bortfaller dock inte, om vårdslöshet vid järnvägsdriften har orsakat skadan. Att något vållande inte föreligger på den skadelidandes sida är däremot inte tillräckligt för att göra järnvägen ersättningsskyldig i hithörande fall. Har en markägare tillfogats skada genom att egendom som tredje man placerat innanför 30-metersgränsen fattat eld och elden sedan spritt sig, kan markägaren själv få bära skadan, fastän han varken känt till eller bort känna till att egendomen placerats där.

#### 6.1.2.4 Ansvarighet för skada på nötkreatur eller häst

Sedan 1928 innehåller 1886 års lag regler som ålägger spårtrafikföretag rent strikt ansvarighet i vissa fall då nötkreatur eller häst kommit till skada på grund av spårdriften. Dessa reglers räckvidd är dock begränsad till situationen att sådant djur medan det befinner sig på bete utsätts för annan skada än gnistskada. I praktiken blir det således fråga om fall då djur från betesmark kommer in på spårområdet. Från regeln att spårtrafikföretaget skall bära strikt ansvar för skador som spårdriften härvid kan orsaka gäller emellertid vissa undantag. Sålunda bortfaller ansvarigheten om den som haft att ta vård om djuret vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen av djuret. Även om någon sådan kvalificerad brist i tillsynen av djuret inte föreligger, bortfaller spårtrafikföretagets ansvarighet, om skadan föranletts av att djurets ägare inte fullgjort skyldighet — t. ex. att hålla stängsel — vilken till följd av åtagande eller på annan grund åligger honom gentemot spårtrafikföretaget. Om spårområdet genom spårtrafikföretagets försorg hålls avspärrat med hägnad som är tillräcklig för att normalt utestänga ifrågavarande djur från banan, reduceras företagets ansvarighet för skada som ändå inträffar till det vanliga ansvaret för driftspersonalens vållande. Motsvarande reduktion av företagets ansvarighet äger rum — på liknande sätt som vid gnistskador — när djurets ägare är skyldig att själv vidkännas den fara som spårtrafiken innebär för hans betesdjur, t. ex. därför att han i samband med markupplåtelse har uppburit ersättning för det intrång som den nämnda faran utgör.

#### 6.1.2.5 Ansyarighet för skada på ren

Efter en 1904 genomförd ändring i 1886 års lag svarar spårtrafikföretag — liksom numera också i fråga om nötkreatur och häst under betesgång — principiellt på objektiv grund när ren kommer till skada till följd av spårdriften. Bestämmelserna härom innehåller emellertid flera uttryckliga inskränkningar. Frånsett det osannolika fallet att skadan skall bedömas som gnistskada gäller sålunda att det skärpta ansvaret inte är tillämpligt på ren, vars ägare saknar rätt till renbete. Inte heller kan detta ansvar tillämpas, när skadan inträffat utanför det område inom vilket samerna vid skadetillfället fick uppehålla sig med sina renar.[1] Har den som hade att ta vård om renen vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen, bortfaller spårtrafikföretagets ersättningsskyldighet helt och hållet.

### 6.1.3 *Tillämpning i praktiken av det särskilda driftsansvaret*

#### 6.1.3.1 Ersättning för personskada

Som framgår av avsnitt 6.1.2.1 är spårtrafikföretag inte skyldigt att ersätta personskada som genom spårdriften tillfogats utomstående, om inte det bevisas att skadan har orsakats av vållande på företagets sida. Man kan fråga sig hur stor del av uppkommande personskador som med denna reglering blir täckt genom skadestånd från spårtrafikföretagen. För att få ett någorlunda tillförlitligt svar på denna fråga har utredningen undersökt ett antal av de skadefall, som inträffat under senare år.

[1] Var och av vem renskötsel får bedrivas regleras i rennäringslagen (1971: 437).

Till en början har utredningen sammanställt de händelser som under åren 1967—75 inträffade i SJ:s järnvägsdrift och medförde personskada för utomstående personer till följd av annan omständighet än självmordshandling eller sammanstötning mellan rälsgående fordon och vägfordon i plankorsning. Denna sammanställning omfattar 151 händelser, vid vilka 101 personer dödades och 54 personer skadades. På grund av sålunda uppkomna skador har skadeståndskrav riktats mot SJ i 8 fall. I 3 av dessa fall har skadeståndsskyldighet uppkommit för SJ. Mot de redovisade 155 skadefallen svarar av SJ utbetalda skadestånd om sammanlagt ca 140 000 kr, vartill kan komma ersättningsposter som aktualiseras först i framtiden.

I sammanställningen har som nämnts inte medtagits sådana skadefall som med hänsyn till föreliggande omständigheter utan tvekan kan betraktas som självmord. Uppgift om antalet sådana fall har varit tillgänglig för utredningen endast såvitt angår åren 1972—75. Under dessa fyra år inträffade i SJ:s järnvägsdrift i 72 fall att utomstående personer berövade sig livet genom att uppsåtligen utsätta sig för järnvägsskada. I denna siffra är inte någon vägfordonstrafikant inräknad. Som jämförelse med de 72 självmordsfallen kan nämnas att antalet i den nyssnämnda sammanställningen redovisade dödsfall för motsvarande period uppgick till 48. Självmordshandlingar synes således vara den långt vanligaste orsaken till att andra utomstående än vägfordonstrafikanter omkommer till följd av järnvägsdrift. En liknande tendens kan utläsas ur den olycksstatistik som de danska statsbanorna ställt till utredningens förfogande. Av de 241 dödsfall som under åren 1966—75 inträffat bland utomstående (inklusive vägfordonstrafikanter) till följd av DSB:s järnvägsdrift utgjordes mer än hälften (125) av självmord. Ersättningsskyldighet för järnvägen har självfallet inte aktualiserats i självmordsfallen.

I plankorsningar mellan väg och järnväg har i SJ:s spårtrafik under senare tid årligen inträffat ett drygt hundratal sammanstötningar mellan vägfordon och rälsgående fordon. Av dessa sammanstötningar har utredningen närmare studerat dels de sammanstötningar som under åren 1967—74 inträffade inom nuvarande Malmö ban- och trafikdistrikt, dels de sammanstötningar som under åren 1970—74 inträffade inom nuvarande Göteborgs ban- och trafikdistrikt. Undersökningen torde, såvitt angår åren 1970—74, omfatta bortåt hälften av alla inom SJ:s trafik inträffade sammanstötningar av detta slag. Antalet undersökta sammanstötningar utgör 248. Av dessa sammanstötningar avlöpte 115 utan personskador. I de övriga 133 sammanstötningarna dödades sammanlagt 86 personer och skadades 110. Samtliga dödade var vägtrafikanter, medan av de skadade 76 var vägtrafikanter, 19 var järnvägsmän och 15 var tågpassagerare. Vid de 133 sammanstötningar som medförde personskada utsattes i 11 fall inte någon vägfordonstrafikant för sådan skada. Av återstående 122 fall, i vilka således minst en vägfordonstrafikant lidit personskada, har 6 föranlett skadeståndsbetalning från SJ:s sida med tillhopa 132 587 kr, varav 98 720 kr avser personskada. Detta belopp torde — liksom det förutnämnda beloppet om 140 000 kr för en nioårsperiod — visa att det nuvarande ansvaret för personskada som tillfogas tredje man genom järnvägsdrift inte utgör någon nämnvärd ekonomisk belastning för järnvägarna. Denna slutsats bekräftas också av de uppgifter utredningen erhållit om skadefall i trafik på Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Södra Lidingöbanan. Av det 20-tal skadefall som redovisats för dessa banor har inte något föranlett skadeståndsskyldighet för järnvägen.

I tunnelbanetrafiken i Stockholm dödades under åren 1967—75 26 utomstående personer och skadades 31. Skadeståndsskyldighet för trafikföretaget synes inte ha uppkommit i något av dessa fall.

Att den nuvarande regleringen inte medför någon mera betungande ansvarsbörda synes också gälla för spårvägsföretagen. I Göteborgs Spårvägars trafik medförde spårvägsdriften under åren 1971—76 sammanlagt 1 084 olyckshändelser med personskada som följd. Vid dessa olyckshändelser dödades 21 personer och skadades 1 666. Under samma period utbetalade Göteborgs Spårvägar i ersättning för personskador tillhopa 336 400 kr. Av detta belopp avsåg ungefär hälften personskador som tillfogats passagerare vid inbromsning av spårvagn eller i samband med på- eller avstigning. Återstående 167 600 kr utgjorde ersättning för personskador som hade uppkommit vid kollision. Sannolikt har endast en mindre del av detta belopp utgått till utomstående. Ett sådant antagande får stöd av uppgiften att av de 147 olyckshändelser, som inträffade under 1973—75 och som gav upphov till personskada för andra utomstående än vägfordonstrafikanter, endast 4 föranledde skadeståndskrav mot spårvägsföretaget och endast 2 medförde att ersättning utgick, i det ena fallet med 275 kr och i det andra fallet med 751 kr.

### 6.1.3.2 Ersättning för sakskada i allmänhet

När utomstående tillfogas sakskada genom spårdriften, svarar spårtrafikföretaget i speciella fall — vid gnistskador och i vissa fall vid påkörning av djur — enligt strängare regler än vid personskada. Huvudregeln är emellertid, som nämnts, att spårtrafikföretag inte heller i fråga om sakskada ådrar sig ersättningsskyldighet, om det inte bevisas att skadan har orsakats genom vållande på företagets sida. Denna regel är med nyssnämnda undantag tillämplig i alla situationer i vilka spårdriften gett upphov till skada på utomståendes egendom. Av spårdriftens natur följer emellertid att utomståendes egendom knappast kan utsättas för skada genom spårdriften i annat fall än då egendomen befinner sig i omedelbar närhet av spårområdet eller också oväntat införts på detta.

På egendom invid banan kan järnvägsdrift orsaka skada i samband med urspårningar. Sådana skadefall synes emellertid i praktiken spela en mycket obetydlig roll. Järnvägsdriften kan också ge upphov till brandskador, som formellt inte kan betecknas som gnistskador, eftersom de inte orsakats av att eld kommit lös ”från lokomotiv eller från eldstad i annat järnvägsfordon”. Sådana brandskador orsakas oftast genom varmgång i vagnshjul till följd av s. k. tjuvbroms och synes i praktiken regelmässigt ersättas enligt reglerna för egentliga gnistskador, dvs. utan hänsyn till om vållande i det enskilda fallet ligger järnvägen till last.

Under huvudregeln om ansvar endast för styrkt vållande faller en rad situationer i vilka utomståendes egendom kommit till skada på spårområdet. Ett exempel är att tamdjur, som inte omfattas av specialreglerna om skärpt ansvarighet, tar sig upp på banan och blir påkörda. Sådana skadefall torde dock ha ringa praktisk betydelse. I stället synes uppmärksamheten kunna koncentreras på typfallet att vägfordon och rälsgående fordon kolliderar i plankorsning mellan väg och järnväg. Som nämnts i avsnitt 6.1.3.1 har utredningen undersökt hur skaderegleringen i praktiken har gestaltat sig efter 248 sådana kolli-

sioner. Det kolliderande vägfordonet var personbil i 141, lastbil i 40 samt traktor och moped i vardera 27 fall. I de övriga kollisionerna medverkade 5 cyklar, 3 motorcyklar, 2 grävmaskiner, 1 minibuss, 1 väghyvel och 1 motorkärra. Vägfordonet fick i de flesta fall omfattande skador, i åtminstone 108 fall blev det totalförstört. SJ har utbetalt skadeersättning i 15 av de 248 fallen. Den sammanlagda ersättningen för sakskada uppgår till 172 827 kr. Som jämförelse kan nämnas att SJ uppburit ersättning för lidna skador i 194 fall med i runt tal 5 milj. kr.

De nu redovisade uppgifterna synes berättiga till antagandet att den nuvarande huvudregeln för spårtrafikföretags skyldighet att ersätta sakskada som uppkommer vid fordonskollisioner är föga betungande för företagen. Stöd för detta antagande lämnar också de uppgifter som utredningen erhållit om skaderegleringen efter kollisioner mellan spårvagn och vägfordon. Under åren 1971—76 inträffade i Göteborgs Spårvägars drift sammanlagt 3 307 sammanstötningar mellan spårvagn och fordon av annat slag. Det andra fordonet var i 3 073 fall bil. Under samma sexårsperiod utbetalade spårvägsföretaget i ersättning för sakskador som uppkommit vid denna typ av kollision tillhopa 1 116 000 kr. Om detta ersättningsbelopp hade fördelat sig jämnt på samtliga skadefall, skulle skadeståndet ha blivit ca 339 kr per fall. Denna låga siffra låter förmoda, att spårvägsföretaget i det långt övervägande antalet fall har undgått ersättningsskyldighet.

### 6.1.3.3 Ersättning för ”gnistskada”

Under sexårsperioden 1970—75 framställdes mot SJ krav på ersättning för ”gnistskada” i 148 fall. Skadestånd utbetalades i samtliga fall utom ett. Den sammanlagda ersättningen uppgick till 1 960 598 kr. Till allra största delen torde denna ersättning avse brandskador som enligt en strikt tolkning av 5 § 1886 års lag inte varit ”gnistskador” utan som orsakats t. ex. av s. k. tjuvbroms. I praktiken synes således SJ ha godtagit en utvidgning av det skärpta ”gnistskadeansvaret” till att avse brandskada i allmänhet.

### 6.1.3.4 Ersättning för skada på nötkreatur eller häst

För skada som under åren 1970—75 uppkommit på nötkreatur eller hästar till följd av SJ:s järnvägsdrift framställdes anspråk på ersättning i 202 fall. Ersättning utgick i 175 av dessa fall. Summan av dessa ersättningar utgjorde 632 520 kr.

### 6.1.3.5 Ersättning för skada på ren

Antalet renar för vilka ersättning begärts på grund av att de påkörts i SJ:s järnvägsdrift var under perioden 1970—75 sammanlagt 8 012. För dessa renar betalade SJ tillhopa 2 467 555 kr i ersättning. Skaderegleringen synes regelmässigt ske utan någon ingående prövning av omständigheterna vid skadetillfället.

## 6.2 Utredningens allmänna överväganden

### 6.2.1 *Utredningsdirektiven*

Några närmare anvisningar för den framtida utformningen av spårtrafikföretagens utomobligatoriska ansvarighet har inte lämnats i utredningens direktiv. I dessa konstateras till en början att 1886 års lag numera i sin helhet framstår som föråldrad. Enligt direktiven bör det därför övervägas att helt ersätta 1886 års lag med ny lagstiftning om järnvägs ansvar för person- och sakskada, varvid dock bör beaktas att frågan om skadeståndsansvar gentemot utomstående tredje man eller gentemot den som är anställd hos trafikföretaget lämpligen bör lösas i ett sammanhang för bil-och järnvägstrafiken efter såvitt möjligt enhetliga riktlinjer. Denna fråga bör därför enligt direktiven inte tas upp för järnvägstrafikens del förrän det blir aktuellt att göra en översyn av bilansvarighets- och trafikförsäkringslagstiftningen.

På sistnämnda rättsområde har en ny reglering genomförts med tillkomsten av trafikskadelagen (1975:1410), vilken har trätt i kraft den 1 juli 1976. I sammanhang härmed framlades emellertid inte några förslag till reformering av spårtrafikföretagens ansvarighet. Under dessa förhållanden har det ansetts lämpligt att hithörande frågor i stället behandlas i samband med en nydaning av järnvägslagstiftningen i övrigt.

### 6.2.2 *Huvuddragen av "bilansvaret" enligt trafikskadelagen*

#### 6.2.2.1 Personskada

Om någon tillfogas personskada till följd av trafik med motordrivet fordon, utgår ersättning för skadan på rent objektiv grund från fordonets trafikförsäkring. Detta gäller såväl personer utanför fordonet som personer vilka själva färdas med fordonet.

Rätten till trafikskadeersättning för personskada kan emellertid — liksom rätten till ersättning enligt skadeståndslagen — under vissa omständigheter helt eller delvis bortfalla. Så kan ske om den skadelidande själv uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet har medverkat till skadan. Har förare av motordrivet fordon gjort sig skyldig till trafikonykterhet och därvid genom vårdslöshet medverkat till att han tillfogats skada, kan trafikskadeersättningen likaledes helt eller delvis bortfalla. Detta kan också inträffa när det gäller ersättning till efterlevande efter någon som uppsåtligen har medverkat till sin död.

#### 6.2.2.2 Sakskada

Även för sakskada kan ersättning på rent objektiv grund utgå från trafikförsäkringen för det motorfordon som har orsakat skadan. Denna form för skadeersättning skall tillämpas så snart annat än motorfordon och egendom som medförs i eller på sådant fordon utsatts för skada. Cyklister och fotgängare som lider skada till följd av motorfordonstrafiken har således samma rätt till ersättning för sakskada som när det gäller personskada. Också skada som motorfordon orsakar på spårvagn eller järnvägståg eller egendom som befordras med sådant färdmedel omfattas av rätten till ersättning från fordonets trafikförsäkring. Det samma gäller i fråga om sådan materiel som järnvägsbommar, signalanordningar, spår o. dyl.

Regeln att sakskada, som orsakas av trafik med motordrivet fordon, skall ersättas av trafikförsäkringen på objektiv grund gäller som nämnts inte, när skadan uppkommit på motordrivet fordon. Orsakar ett motordrivet fordon skada på annat motordrivet fordon eller på egendom som befordras med detta, skall dock ersättning för skadan utgå från det förstnämnda fordonets trafikförsäkring, om skadan uppkommit genom vållande i samband med förandet av detta fordon eller genom bristfällighet på det. Det ankommer på den skadelidande att bevisa, att skadan har orsakats av någon av de nämnda omständigheterna.

Även om den skadelidande enligt nu nämnda regler har rätt till trafikskadeersättning för sakskada, riskerar han i vissa fall att helt eller delvis gå miste om ersättningen. Denna kan nämligen jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. För att ersättning för sakskada skall kunna jämkas krävs således inte, som vid personskada, en särskilt kvalificerad medverkan till skadan på den skadelidandes sida. Även ett enkelt vållande på den skadelidandes sida kan utgöra grund för jämkning. Trafikförsäkringsgivarna har dock förbundit sig att i viss omfattning avstå från att påkalla jämkning av ersättning för sakskada på annat än motordrivet fordon eller egendom som befordras med fordonet. I enlighet härmed kan full ersättning ofta påräknas vid skada på personliga tillhörigheter, såsom kläder, glasögon etc. Från statens sida har ett motsvarande åtagande gjorts genom förordningen (1976: 472) om statliga myndigheters tillämpning av trafikskadelagen. De inskränkningar som sålunda gjorts i rätten att påkalla jämkning innebär, att jämkning av ifrågavarande ersättningar ej skall äga rum till den del ersättningen inte överstiger 1/4 av basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring, såvida inte jämkning kan ske enligt de för personskada gällande grunderna. Det basbelopp som aktualiseras i detta sammanhang är basbeloppet för januari månad det år skadehändelsen inträffade.

#### 6.2.2.3 Trafikförsäkringsgivares återkravsrätt

Försäkringsanstalt som har utbetalat ersättning för skada som har inträffat i vägtrafik har i vissa fall regressrätt mot den som enligt skadeståndsrättsliga regler är ansvarig för skadan. Vad försäkringsanstalt har erlagt i trafikskadeersättning kan anstalten i enlighet härmed återkräva av skadevållaren, i den mån denne till motsvarande belopp bär skadeståndsansvar för skadan på grund av att han har orsakat denna uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet eller genom vårdslöshet i förening med trafikonykterhet. Vidare kan försäkringsanstalt kräva erlagd trafikskadeersättning åter av spårtrafikföretag som enligt gällande regler är ansvarigt för skadan. I sistnämnda fall omfattar försäkringsanstaltens återkravsrätt dock ej mera än som är skäligt "med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt".

### 6.2.3 *Grunderna för utredningens förslag*

#### 6.2.3.1 Ersättning för personskada i allmänhet

Gällande bestämmelser om spårtrafikföretags ansvarighet för personskada som genom spårdriften tillfogas utomstående medför, som framgår av avsnitt

6.1.3.1, endast i mycket begränsad omfattning ersättningsskyldighet för företaget. Frånvaron av ersättningsskyldighet på spårtrafikföretagets sida innebär ofta att den skadelidande blir utan ersättning. Detta är dock inte fallet när det gäller sådana vid spårtrafik uppkomna personskador som omfattas av trafikskadelagen. Utredningen anser det därför lämpligt att behandla dessa skador för sig och återkommer till dem först i avsnitt 6.2.3.5.

Till en början diskuterar således utredningen endast sådana av spårdrift orsakade personskador vid vilkas uppkomst den skadade inte använde något fordon eller också använde sådant fordon, t. ex. cykel, som inte omfattas av trafikförsäkringsplikten. För dessa kategorier av skadade är möjligheterna till skadeersättning väsentligt sämre om skadan har uppkommit i trafik med rälsgående fordon än om den i stället hade varit en följd av trafik med sådant motordrivet fordon på vilket trafikskadelagen är tillämplig. Denna skillnad mellan "spåransvar" och "bilansvar" kan ibland te sig omotiverad. Situationen att en fotgängare utan att se sig för stiger ut i gatan från en spårvägsrefug och blir påkörd av en bil skiljer sig inte mycket från situationen att han stiger ut åt andra hållet och blir påkörd av en spårvagn. Ändå är det i förra fallet ingen tvekan om att han får ersättning för de personskador han ådrar sig, medan det i det senare fallet är sannolikt att han inte får något skadestånd alls.

När — som i det nu angivna exemplet — spårtrafik och biltrafik utövas jämsides med varandra i samma trafikmiljö, finns det enligt utredningens mening inte någon anledning att behålla den skillnad som för närvarande består mellan de båda trafikmedlen vad beträffar möjligheterna för bl. a. fotgängare och cyklister att få ersättning för skador som orsakas av trafiken. I stället synes spårtrafikföretagens ansvarighet i dessa fall böra skärpas därhän, att den skadelidande, på motsvarande sätt som enligt 11 § första stycket trafikskadelagen, får rätt till ersättning på objektiv grund.

Att betingelserna för uppkomsten av rätt till ersättning för trafikskador generellt bör göras enhetliga för spårtrafik och biltrafik framstår emellertid för utredningen ingalunda som någon självklarhet. Förutsättningen för en sådan enhetlighet måste enligt utredningens mening vara, att spårtrafiken utövas under förhållanden som är väl jämförbara med biltrafikens. Härvidlag bör särskilt beaktas den omständigheten att järnvägs- och tunnelbanetrafik i stor utsträckning bedrivs väl avskild från annan trafik.

Utredningen har, som nämnts i avsnitt 6.1.3.1, granskat omständigheterna vid 151 händelser som inneburit att utomstående har tillfogats personskada genom järnvägsdrift. Granskningen omfattar samtliga fall i vilka SJ:s järnvägsdrift under åren 1967—75 ledde till personskada för utomstående i andra sammanhang än i uppenbara självmordssituationer eller vid sammanstötning mellan rälsgående fordon och vägfordon i plankorsning. I fråga om omständigheterna vid skadornas uppkomst visar de undersökta skadefallen så små inbördes variationer, att så gott som samtliga fall kan hänföras till endera av tre typsituationer. Den vanligaste av dessa skadesituationer är att den som kommit till skada har beträtt spårområdet obehörigen. Denna situation har förelegat när det gäller 54 av de 101 dödade och 32 av de 54 eljest skadade personer som undersökningen omfattar. Den därnäst vanligaste situationen är att personer, som försökt korsa järnvägen på tillåtet eller allmänt begagnat övergångsställe, därvid påkörts av tåg. Under sådana omständigheter har 37 personer dödats och 11 personer skadats. Den tredje av de situationer som med-

för särskild fara för järnvägsskada föreligger, när arbetstagare hos annan än järnvägen utför arbete vid eller i närheten av järnvägsspår. I denna situation har 8 personer dödats och 4 skadats. Utöver de fall som sålunda kan hänföras till de tre angivna skadesituationerna förekommer några enstaka, sinsemellan olikartade skadefall. En del av dessa gäller personer som följt resande till tåget och därvid kommit till skada t. ex. vid avstigning från tåget.

I fallet att arbetstagare, som inte själva är trafikanter, måste utföra arbete på sådan plats att de riskerar att komma till skada till följd av trafik, förefaller det inte föreligga någon väsentlig skillnad mellan biltrafik och spårtrafik. Den omständigheten att spårtrafiken är bunden till ett bestämt stråk innebär i dessa fall inte alltid en minskning av trafikfaran. Tvärtom kan det innebära en ökning av trafikfaran, att trafiken inte kan flyttas från arbetsställets omedelbara närhet. I vart fall måste det anses rimligt att enhetliga grunder för den skadelidandes rätt till ersättning i hithörande fall tillämpas för spårtrafik och biltrafik.

Något avgörande skäl att behandla spårtrafiken på annat sätt än biltrafiken synes inte heller föreligga när det gäller ersättningsskyldigheten för personskada som uppkommer i den ovan angivna typsituationen, att någon söker korsa järnvägsspår på ställe som är avsett för korsande trafik. Ersättning bör således framdeles kunna utgå på rent objektiv grund till fotgängare som blir påkörd av tåg på behörigen upplåtet övergångsställe. Motsvarande bör gälla för cyklister eller andra som färdas med fordon som inte omfattas av trafikförsäkringen.

Så långt kan det således enligt utredningens mening inte resas några vägande invändningar mot principen att spårtrafik och biltrafik bör likställas i fråga om grunderna för ersättningsskyldighet. Däremot förefaller det mera ovisst om denna princip också passar för tillämpning på skador i samband med obehörigt beträdande av spårområde. Sådant område intar nämligen, såväl rättsligt som faktiskt, en särställning som saknar egentlig motsvarighet när det gäller biltrafik. Sålunda är det enligt 100 § järnvägstrafikstadgan vid straffansvar förbjudet att utan vederbörligt tillstånd beträda sådan del av järnvägs område som ej är upplåten för allmänheten. Som upplåtna för allmänheten anses — om inte undantag särskilt angetts — stationsplaner, väntsalar, utrymmen där allmänheten betjänas, plattformar, lastnings- och lossningsplatser samt sådana delar av spårområdet som till följd av skyltning eller andra anordningar, t. ex. gångfållor eller beläggning som medför utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, tydligt framstår som tillåtna att beträda.

Enbart den omständigheten att obehörigt beträdande av järnvägsområde är straffsanktionerat kan dock knappast vara tillräckligt skäl för att avskriva tanken på ett rent strikt spårdriftsansvar för personskada som inträffar på det fredade området. Straffansvar gäller också för t. ex. fotgängare och cyklister som ger sig in på motorväg eller motortrafikled, vilket dock inte hindrar att de har rätt till skadeersättning på rent objektiv grund, om de kommer till skada till följd av motorfordonstrafiken där. Emellertid är de för tillträde förbjudna delarna av järnvägsområdena genom sin belägenhet och genom avspärrningsanordningar i regel på ett mycket effektivare sätt skilda från främmande trafik än vad motorvägar och motortrafikleder är. Det kan visserligen sägas att det t. ex. för en bärplockare eller en orienterare kan te sig tämligen natur-

ligt att — även om det är förbjudet — ta sig över ett järnvägsspår som befinner sig i hans väg. Om han härvid blev skadad av ett rälsfordon, skulle därför en rätt för honom till personskadeersättning av spårtrafikföretaget vara lika välmotiverad som den rätt till trafikskadeersättning som han enligt gällande regler skulle ha, om han i stället korsade en väg och därvid blev påkörd av ett motorfordon.

Att döma av det material som utredningen har undersökt är det emellertid sällsynt att skador inträffar under sådana omständigheter som just nämnts. Detta beror sannolikt på att den som i en sådan situation vill korsa spåret i allmänhet har lätt att uppmärksamma annalkande rälsfordon. De personer som har kommit till skada inom den del av spårområdet som inte får beträdas av allmänheten tycks i regel ha uppehållit sig där under betydligt längre tid än som krävs för att korsa banan. Anledningen till uppehållet verkar ofta svårförklarlig. Inte sällan tyder omständigheterna på självmordsuppsåt, fastän full bevisning härför inte kan anses föreligga.

I motsvarande situationer inom biltrafiken, t. ex. om en person går eller sitter mitt på vägbanan, kan i allmänhet skador undvikas genom att bilföraren gör en snabb inbromsning eller en undanmanöver. Sådana möjligheter står inte till buds för spårtrafiken. Över huvud taget synes det inte finnas någon realistisk metod för att förebygga spårdriftsskador inom det avskilda spårområdet. En skärpning av spåransvaret kan således knappast tänkas få någon preventiv effekt, när det gäller sådana skador.

Vad beträffar dessa skador skulle en ansvarighet på rent objektiv grund i själva verket utgöra en hårdare belastning för spårtrafikföretagen än motsvarande ersättningsskyldighet inom biltrafiken. Detta sammanhänger med den höga andelen skadefall med dödlig utgång inom järnvägs- och tunnelbanetrafiken. Att den skadade genom grov vårdslöshet medverkat till sina skador — ett förhållande som i och för sig ofta synes föreligga i de skadefall som nu är i fråga — kan nämligen inte åberopas som jämkningsgrund, när skadorna lett till döden. Vid dödsfall kan visserligen jämkning ske, om det visas att den avlidne uppsåtligen har medverkat till dödsfallet. Det synes emellertid osäkert vilken bevisning som vid rättslig prövning skulle komma att krävas för att sådant uppsåt skall anses styrkt.

Frågan huruvida uppsåtlig eller grovt vårdslös medverkan till skadan har förelegat synes spela en mycket undanskymd roll vid skadereglering enligt trafikskadelagen. Om spårtrafikföretagen skulle åläggas att generellt svara på objektiv grund för personskada som genom spårdriften tillfogats annan utomstående än vägfordonstrafikant, skulle däremot dessa frågor få en helt dominerande betydelse och sannolikt ge upphov till ett oproportionerligt stort antal tvister. Av de sammanlagt 120 dödsfall som under åren 1972—75 inträffade bland nyssnämnda kategori utomstående på grund av SJ:s järnvägsdrift har nämligen 72 bedömts som självmord. Det kan antas att påstående om självmordsuppsåt skulle kunna framställas också beträffande ett stort antal av de 28 personer, som dödats i samband med obehörigt beträdande av spårområdet under omständigheter som inte ger klart belägg för att beträdandet skett i självmordsavsikt.

Såvitt utredningen har kunnat finna har det övervägande flertalet av de som självmord redovisade händelserna inträffat inom de delar av spårområdet till vilka allmänheten inte ägt tillträde. Antalet inom dessa delar inträffade själv-

mord kan således utgöra närmare 100 av 120 dödsfall. Vad angår dessa 100 fall skulle en regel om rent strikt ansvar för järnvägen till största delen sättas ur spel med hjälp av gällande jämkningsregler, dock troligtvis i allmänhet först efter rättslig prövning.

Som sammanfattning av sina överväganden rörande den framtida utformningen av spårtrafikföretags ansvarighet för personskada, som genom spårdriften tillfogas andra utomstående än fordonstrafikanter som har rätt till trafikskadeersättning, vill utredningen anföra följande. Sedan personer som skadas genom trafik med motordrivna fordon tillagts rätt till skadeersättning på rent objektiv grund, bör samma rätt tillerkännas personer som under likartade förhållanden kommer till skada genom trafik med spårfordon. I princip bör därför spårtrafikföretagens ansvarighet för ifrågavarande personskador skärpas från nuvarande culpaansvar till rent strikt ansvar. Såvitt gäller skador som inträffar inom sådant järnvägsområde som ej får beträdas av allmänheten kan emellertid en skärpning av ansvarigheten enligt utredningens mening inte motiveras med hänvisning till förhållandena inom biltrafiken. Även om en framtida regel om rent strikt ansvarighet för spårtrafikföretag skulle göras tillämplig också på sistnämnda skador, skulle den rätt till ersättning, som härigenom formellt kunde skapas, i mycket betydande utsträckning bli illusorisk, om inte nuvarande regler om jämkning på grund av medverkan på den skadelidandes sida upphävdes. Utredningen anser därför att den förutsatta regeln om strikt ansvarighet för skada till följd av spårtrafik inte skall gälla för trafik inom område, till vilket allmänheten inte äger tillträde. Inom sådant område bör spårtrafikföretag svara endast för sådana driftskador som har orsakats genom vållande på företagets sida. Även om sådant vållande inte är för handen, bör dock företaget vara skyldigt att ersätta skada som orsakats av bristfällighet i anordning av betydelse för järnvägsdriften, såsom då skylt, stängsel eller liknande anordning inte längre är i sådant skick att beträdande av järnvägsområdet framstår som otillåtet.

Av den tidigare framställningen har framgått vilka delar av järnvägs spårområde som det för närvarande vid straffansvar är förbjudet för allmänheten att beträda utan tillstånd. Utredningen föreslår inte någon ändring i fråga om det förbjudna spårområdets omfattning. Vad detta område omfattar bör emellertid klargöras tydligare än för närvarande är fallet, och utredningen har därför i lagförslagets 6 kap. tagit upp en särskild bestämmelse om vilka delar av spårområdet som är upplåtna för allmänheten. Inom område, som enligt denna bestämmelse får beträdas av allmänheten, bör enligt utredningens mening det rent objektiva spåransvaret gälla, även om området tillfälligt avspärrats. Redan den omständigheten att bommar fällts vid en vägkorsning bör således inte medföra bortfall av järnvägens rent strikta ansvarighet för skada som till följd av järnvägsdriften ändå inträffar i korsningen. Däremot kan självfallet jämkningsreglerna i sådana situationer aktualisera bortfall av järnvägens ersättningsskyldighet.

Som nämnts i avsnitt 6.1.2.1 innehöll 1886 års lag ursprungligen särskilda regler om rätt till skadestånd när någon av järnvägens anställda i sin tjänst tillfogades personskada genom järnvägsdriften. Dessa skadeståndsregler miste sin aktualitet, sedan frågan om hur uppkomna skador skulle ersättas i stället hade lösts genom försäkring. Att skador i tjänsten numera i stor utsträckning avses i första hand bli täckta genom försäkring utgör emellertid inte något skäl

för att i en förutsatt regel om strikt ansvarighet för spårtrafikföretag göra undantag för företagets anställda.

### 6.2.3.2 Ersättning för sakskada i allmänhet

Den nu gällande allmänna regeln om spårtrafikföretags ansvarighet för sakskada, som genom spårdriften tillfogas utomstående, föreskriver — liksom motsvarande regel för personskada — ersättningsskyldighet endast i fall av vållande på företagets sida. Från denna regel gjordes redan från början undantag för "gnistskador", för vilka ett i princip strikt ansvar föreskrevs. Senare gjordes ytterligare undantag, varvid ansvarigheten skärptes också beträffande vissa fall av skador på renar, nötkreatur och hästar. Tillämpningsområdet för den allmänna sakskaderegeln i 1886 års lag inskränktes ännu en gång, när regleringen av skada på egendom, som resande bär på sig eller medför som handresgods, vid tillkomsten av 1976 års lag fördes över till denna lag. I praktiken synes vidare en inskränkning av regelns användning ha skett genom att med "gnistskador" jämställts andra av spårdrift orsakade brandskador.

Om man bortser från sakskador vid kollision mellan rälsgående fordon och vägfordon — vilka skador utredningen behandlar i avsnitt 6.2.3.5 — synes den ifrågavarande regeln numera ha ett mycket begränsat användningsområde. De skadetyper som främst kan antas aktualisera regelns tillämpning torde vara att byggnader eller andra anläggningar ramponeras i samband med urspårningar eller att djur — t. ex. kor och hästar, som inte är under betesgång, eller får — kommer upp på banan och blir påkörda. Omfattningen av sådana skador är svår att bedöma, men det torde inte röra sig om särskilt betydande belopp.

Den som i följd av trafik med motordrivet fordon lider skada av här nämnt slag har rätt till trafikskadeersättning på rent objektiv grund. På motsvarande sätt bör den som har lidit sådan skada i följd av spårtrafik i princip vara berättigad till ersättning härför av spårtrafikföretaget.

En regel av nämnda innebörd synes framför allt vara på sin plats när det gäller skada som spårtrafiken orsakar på egendom utanför spårområdet. I fråga om egendom som skulle ha undgått skada om den inte hade befunnit sig på spårområdet synes däremot undantag från regeln vara befogade.

Som framgår av avsnitt 6.2.3.1 bör enligt utredningens uppfattning en framtida regel av innebörd att spårtrafikföretag bär rent strikt ansvar för personskada till följd av spårdriften inte tillämpas på skador som inträffar inom sådan del av spårområde som ej är upplåten för allmänheten. Om undantag från det rent strikta ansvaret görs för nämnda personskador, bör motsvarande undantag göras för sakskador — t. ex. skador på kläder — som inträffar i samband med dessa personskador. När det gäller sakskada som utan samband med personskada inträffar på avskilt spårområde, synes det vara klart att någon lindring av det nu lagfästa ansvaret inte är påkallad. Också i fortsättningen bör alltså ett ansvar på objektiv grund gälla i fråga om skador på nötkreatur och hästar under betesgång samt på renar. En utvidgning av detta ansvar till att omfatta också andra tamdjur, såsom får, svin och fjäderfä, kan naturligtvis sägas ligga i linje med utvecklingen av ersättningssystemet inom motorfordonstrafiken. Emellertid skulle enligt utredningens bedömning denna utvidgning av ansvarigheten inte medföra någon särskilt betydande ökning av

de skadelidandes möjligheter att få skadeersättning, om inte också reglerna om jämkning av skadestånd för sakskada ändrades, så att enkelt vållande på den skadelidandes sida uteslöts som jämkningsgrund. Det samma skulle sannolikt — måhända i än högre grad — gälla när annan egendom än djur skadats genom järnvägsdrift i samband med att egendomen förts in på spårområde som ej är upplåtet för allmänheten.

Utredningen anser således att spårtrafikföretag bör ha ett rent strikt ansvar för sakskada som spårdriften orsakar utanför spårområdet. För sakskador inom den del av spårområdet som är upplåten för allmänheten bör spårtrafikföretag likaledes svara på objektiv grund. Det sistnämnda avser dock inte sakskada som uppkommer när rälsgående fordon i plankorsning kolliderar med fordon som omfattas av trafikförsäkringsplikten. För sakskada som spårdriften orsakar inom spårområde som ej är upplåtet för allmänheten bör spårtrafikföretag svara på objektiv grund i de fall i vilka sådan ansvarighet för närvarande föreligger. I övriga fall av sakskada inom sistnämnda område bör spårtrafikföretaget bli ersättningsskyldigt under förutsättning att skadan orsakats av vållande på företagets sida eller genom bristfällighet i anordning av betydelse för järnvägsdriften.

### 6.2.3.3 Ersättning för ”gnistskada”

Bestämmelserna i 1886 års lag om särskild ansvarighet för ”gnistskada” tillkom med tanke på den fara som uppkom genom eldning i ånglok eller i eldstäder för uppvärmning av järnvägsvagnar. Denna fara är numera nästan aldrig för handen. Järnvägarna synes emellertid ha accepterat ersättningsskyldighet på objektiv grund, även när det gällt andra former av brandskada. Detta torde emellertid inte innebära att de för ”gnistskada” föreskrivna ansvarsbefriande eller ansvarsinskränkande omständigheterna skulle kunna åberopas gentemot anspråk på ersättning för annan brandskada än egentlig ”gnistskada”.[1] Bestämmelserna om ”gnistskada” synes således helt och hållet ha spelat ut sin roll.

Några speciella bestämmelser om ansvarighet för brandskada till följd av spårdrift torde över huvud taget inte behövas. Enligt utredningens mening bör sådan skada omfattas av den allmänna regel om rent strikt ansvar vilken utredningen behandlar i avsnitt 6.2.3.2.

### 6.2.3.4 Ersättning för skada på vissa djur

Som tidigare nämnts anser utredningen att den objektiva ansvarighet som för närvarande är föreskriven beträffande vissa skador på djur också fortsättningsvis bör gälla. Eftersom dessa skador regelmässigt inträffar på det avskilda spårområdet och utredningen inte generellt förordar ett rent strikt ansvar för skador inom detta område, torde särskilda regler om nämnda djurskador få tas upp också i den nya lagstiftningen. Dessa regler synes dock kunna göras enklare än de nuvarande.

I fråga om skada på ren är tillämpningen av det skärpta ansvaret begränsad, dels geografiskt, dels med hänsyn till vem som äger renen. Annan renägare än den som har laglig rätt till renbete kan enligt vad lagtexten anger inte göra gällande den skärpta ansvarigheten. Enligt vad utredningen har inhämtat före-

[1] Jfr Grönfors/Trafik s. 205 f.

kommer det emellertid i praktiken knappast att ren, vars ägare saknar rätt till renbete, uppehåller sig på mark som omfattas av ifrågavarande ersättningsregel. I fortsättningen torde därför den nuvarande begränsningen av regelns tillämplighet med avseende på ägareförhållandena utan olägenhet kunna avvaras.

Undantag från det rent strikta ansvaret för skada på nötkreatur eller häst är för närvarande föreskrivet för fallet att skadan har föranletts av att djurets ägare har åsidosatt någon skyldighet som åligger honom, t. ex. skyldighet att hålla stängsel. Enligt vad som uppgivits för utredningen förekommer det numera ytterligt sällan, att någon djurägare är bunden av sådan förpliktelse som enligt det sagda skulle kunna medföra bortfall av ansvaret. Utredningen anser därför att någon motsvarande undantagsbestämmelse inte behöver tas in i den nya lagstiftningen.

Vad nu sagts synes äga giltighet också i fråga om den undantagsbestämmelse som föreskriver att rent strikt ansvar inte skall tillämpas när djurets ägare — t. ex. därför att han vid expropriation eller i annat sammanhang redan gottgjorts för den genom järnvägsdriften uppkommande faran — är skyldig att själv stå denna fara. Också denna bestämmelse torde således numera kunna slopas.

Järnvägens rent strikta ansvar för kreatursskador bortfaller som nämnts också, när järnvägen har avspärrat banan med hägnad av viss beskaffenhet. Skyldighet att i viss omfattning hålla stängsel utmed banan föreligger för järnväg enligt lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m. m. Att järnväg bestrider anspråk på ersättning för kreatursskada är, som framgår av avsnitt 6.1.3.4, inte särskilt vanligt. När så sker, förefaller grunden för bestridandet i de flesta fall vara, att järnvägen hållit hägnad av föreskriven beskaffenhet på platsen för skadefallet.[1] Förklaringen till att kreatur, trots att laggillt stängsel finns, tar sig in på banan tycks ofta vara att någon grind lämnats öppen. När skada på detta sätt orsakats av någon obetänksam vandrare eller någon annan som djurägaren inte svarar för, synes det vara rimligt att djurägaren, såsom är fallet om djuret under likartade omständigheter kommer till skada genom biltrafik, får rätt till ersättning på rent objektiv grund. Den av SJ utbetalda ersättningen för kreatursskador har under åren 1970—75 uppgått till i genomsnitt ca 3 600 kr per fall, och den årliga kostnaden för täckande av denna typ av skada utgjorde ca 0,02 promille av SJ:s bruttoomsättning i järnvägsrörelsen. Ett slopande av bestämmelsen om ansvarslindring i hägnadsfallen skulle säkerligen inte medföra mer än en obetydlig ökning av ersättningskostnaderna, vilken delvis skulle kompenseras genom att handläggningen av ersättningsfrågorna förenklades. Av nu anförda skäl förordar utredningen att också denna undantagsbestämmelse utelämnas i den nya lagstiftningen.

Både i fråga om ren och i fråga om nötkreatur och häst föreskrivs särskilt att ansvarigheten för skada genom spårdrift faller bort, om den som hade att ta vård om djuret vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen av djuret. Denna föreskrift torde utesluta tillämpning av allmänna regler om jämkning av skadestånd på grund av medverkan på den skadelidandes sida. Eftersom dessa regler medger att ersättning för sakskada jämkas redan vid okvalificerat vållande, innebär reglerna i 1886 års lag att de berörda djurägarna i detta hänseende intar en förmånligare ställning än skadelidande i

[1] Under åren 1970—75 bestred SJ 27 av 202 anspråk på ersättning för kreatursskada, varvid ansvarsbortfall på grund av hägnad åberopades i 22 fall.

allmänhet. Enligt utredningens mening bör den nya lagstiftningen inte medföra någon försämring härvidlag. Utredningen föreslår därför, att frågan om jämkning av ersättning för sådana djurskador som nu avses regleras genom särskild föreskrift i lagen och inte, som när det gäller sakskador i allmänhet, enbart genom en hänvisning till skadeståndslagen.

### 6.2.3.5 Ersättning för skada vid kollision med motordrivet fordon

Som framgått av avsnitt 6.1.3.1 och 6.1.3.2 innebär nuvarande reglering att spårtrafikföretag endast i tämligen begränsad omfattning blir skyldiga att ersätta person- eller sakskada, som tillfogas vägfordonstrafikanter vid sammanstötning mellan rälsgående fordon och vägfordon. När vägfordonet är ett motordrivet fordon har vägtrafikanten emellertid praktiskt taget undantagslöst rätt att få personskada ersatt genom trafikförsäkringen. Däremot utgår vid sammanstötning med rälsgående fordon inte någon trafikskadeersättning för skada på vägfordonet eller på egendom som befordras med detta. Enligt frivilligt åtagande av trafikförsäkringsgivarna betalar dessa viss ersättning för personlig egendom, men i stort sett får vägtrafikanterna själva stå för de sakskador de tillfogas vid kollision med rälsgående fordon, i den mån skadorna inte täcks genom vagnskadeförsäkring eller på liknande sätt.

Medan sådana kollisioner som nu är i fråga ganska sällan medför skadeståndsskyldighet för spårtrafikföretagen, har dessa på rent objektiv grund rätt till ersättning för skador som de själva tillfogas genom kollisionerna. Enligt trafikskadelagen är nämligen spårtrafikföretagen som förut sagts likställda med rättssubjekt i allmänhet vad beträffar rätten till trafikskadeersättning. Endast om det visas att vållande på spårtrafikföretagets sida har medverkat till skadan, går företaget helt eller delvis miste om rätten till ersättning. Samma förutsättning gäller för att försäkringsanstalt skall kunna kräva ersättning av spårtrafikföretag för vad anstalten utgivit till en tredje person med anledning av kollision mellan rälsfordon och vägfordon.

Förhållandet att ersättningsskyldigheten för ena sidan förutsätter styrkt vållande och för andra sidan vilar på rent objektiv grund innebär onekligen i formellt avseende en uppseendeväckande obalans mellan ”spåransvar” och ”bilansvar”. Av motiven till trafikskadelagen framgår också, att denna obalans inte bör tillåtas för längre tid än till dess den pågående översynen av järnvägslagstiftningen avslutats.[1] Därefter borde, enligt motiven, enhetliga förutsättningar gälla för spårtrafiksidans och biltrafiksidans inbördes ersättningsskyldighet, vilket kunde åstadkommas antingen genom en skärpning av ”spåransvaret” eller genom en lindring av ”bilansvaret”.

Om man väljer utvägen att ålägga också spårtrafikföretagen ersättningsskyldighet på objektiv grund för skador vid sammanstötning mellan rälsfordon och motordrivna fordon, uppkommer frågan i vilken utsträckning spårtrafikföretaget resp. motorfordonsägaren och hans trafikförsäkringsgivare skall stå för skadan. Enligt vad som framgår av förarbetena till trafikskadelagen har det förutsatts att denna fråga skulle besvaras med hänsyn till vad som kunde vara ”en från riskfördelningssynpunkter lämplig fördelning av skadekostnaderna”.[2]

Vid en sådan fördelning skulle ”beaktas de risker som utövandet av dessa

[1] Prop. 1975/76:15 s. 78.

[2] Prop. 1975/76:15 s. 78.

olika former av transportverksamhet innebär" samt hänsyn även "tas till graden av vållande på de båda sidorna".[1]

När skadekostnadernas slutliga fördelning i ett konkret fall skall bestämmas enligt den nu angivna metoden, synes man i första hand få ta ställning till om sammanstötningen berott på att en med spårtrafiken förenad specifik risk förverkligats eller om orsaken till det inträffade i stället är någon med motorfordonstrafiken förbunden ofullkomlighet. Som ett av spårtrafik framkallat skadefall skulle exempelvis anses, att en eller flera järnvägsvagnar efter urspårning hamnar på en väg som löper parallellt med järnvägen, varvid vagnarna ger upphov till en sammanstötning med en bil. Ett fall då skadan i stället skulle ses som ett resultat av biltrafiken skulle vara, att en långtradare får fel på styrinrättningen och i hög fart far in på ett stationsområde och stöter samman med ett tåg.[2]

När den omständighet som ytterst varit orsak till skadan — i de anförda exemplen urspårningen resp. felet i bilens styrinrättning — entydigt kan hänföras till det ena av trafikmedlen, synes detta trafikmedel enligt riskfördelningsresonemanget ha att bära hela skadeansvaret. För fastställandet av detta ansvar skulle det, enligt vad som hävdats, inte behöva prövas om den konstaterade skadeorsaken var en följd av vållande eller ej och inte heller om vållande förelåg på motsidan.[3] I den mån skadefallet inte kan härledas från någon sådan objektiv olycksfaktor som de i exemplen nämnda, skulle emellertid en vållande på endera sidan kunna betraktas som en med detta trafikmedel förenad risk, vars förverkligande i form av skada skulle utlösa den med trafiken förbundna ersättningsskyldigheten. Skulle man inte heller efter en sådan prövning av vållandefrågan kunna hänföra den aktualiserade risken till antingen spårtrafik eller biltrafik, borde riskfördelningstanken leda till att ansvaret delas lika mellan de båda trafikmedlen.[4]

Den nu redovisade riskfördelningstanken innebär alltså i princip, att varje trafikmedel på objektiv grund svarar för skador som kan anses orsakade av det trafikmedlet. Tanken ter sig enligt utredningens mening tilltalande från teoretiska utgångspunkter. För att också bilda sig en uppfattning om hur en regel av nämnda innehåll skulle fungera i praktisk tillämpning har utredningen försökt fastställa hur en skadereglering med hjälp av denna regel skulle ha utfallit i de ca 250 kollisionsfall som utredningen studerat. Därvid har det visat sig, att det inte i något enda fall kan utpekas någon objektiv olycksorsak som gör det möjligt att med tillnärmelsevis samma entydighet som i ovan anförda teoretiska exempel beteckna det inträffade som en "järnvägsolycka" resp. en "bilolycka".

I några av de undersökta fallen kan man med visst fog säga att skadan har sin orsak i en svaghet som finns hos det ena trafikmedlet men i stort sett saknas hos det andra. En sådan svaghet hos järnvägstrafiken är att tågen behöver en mycket lång bromssträcka. På motsvarande sätt kan man säga att det är en svaghet hos motorfordonstrafiken, att motorfordon är svåra att manövrera i halt väglag eller att deras framkomlighet är ganska begränsad t. ex. i snö. Även om sådana egenskaper hos trafikmedlet haft avgörande betydelse för skadans uppkomst, kan man enligt utredningens mening inte klassificera skadan som "spårskada" resp. "bilskada" utan att därvid också ta hänsyn till om vållande föreligger. I det av utredningen undersökta materialet finns ett par fall, i vilka stulna bilar placerats på spåret i en järnvägskorsning och över-

[1] Prop. 1975/76:15 s. 130.

[2] Exemplen återges från Nordenson s. 325.

[3] Se Nordenson s. 325.

[4] Se Nordenson s. 325.

givits där. Den uppkomna situationen kan lätt bemästras av motorfordonstrafikanter, som kan stanna på en rätt kort sträcka eller väja undan för att undvika kollision med den övergivna bilen. Dessa möjligheter står inte till buds i järnvägstrafik, vilket i de aktuella fallen ledde till att bilen blev påkörd av tåg. I viss mening kan man säga att rälsfordonens begränsade manövrerbarhet är en med spårtrafiken förenad risk. Det vore emellertid enligt utredningens uppfattning orimligt om det vid en prövning av ansvaret för påkörningen skulle vara tillräckligt att konstatera att skadan har ett avgörande samband med denna risk och att det uppenbara vållandet på motsidan därför inte skall beaktas. Motsvarande får anses gälla i andra i verkligheten inträffade fall. Om en bil vid försök att korsa ett järnvägsspår fastnar i en där bildad snödriva, kan man säga att detta är en situation som man riskerar att hamna i till följd av att bilar har ganska begränsad förmåga att forcera sådana hinder. Blir nu bilen påkörd av en motordressin, kan man inte nöja sig med att konstatera att grunden till det inträffade är att bilen blev stående i en snödriva, vilket är en med biltrafik förenad risk. Man måste rimligen samtidigt beakta en sådan omständighet som att föraren av motordressinen med normal uppmärksamhet hade kunnat upptäcka bilen i så god tid att han hade kunnat stanna dressinen före korsningen. Så länge culparegeln bibehålls som det grundläggande elementet i svensk skadeståndsrätt måste det nämligen te sig egendomligt att grunda ansvarigheten på en diffust definierad risk samtidigt som man bortser från vållande på motsidan.

Förespråkarna för ett ansvarssystem grundat på "riskfördelning" synes också räkna med att vållandefrågan ändå på ett eller annat sätt blir bestämmande för skaderegleringen. Efter genomgång av de nämnda ca 250 kollisionsfallen är det utredningens övertygelse att man i verkligheten ytterligt sällan kommer att kunna på ett någorlunda oemotsägligt sätt hänföra skadan till en för endera trafikmedlet typisk risk. Däremot kommer man så gott som alltid att med lätthet kunna fastställa att vållande föreligger på ena eller andra sidan. Utredningen befarar därför att en omvandling av det nuvarande spårdriftsansvaret till ett på "riskfördelning" baserat skärpt ansvar inte i längden skulle innebära någon ändring av den faktiska ersättningsskyldigheten men däremot i början skapa en betydande osäkerhet om grunderna för skaderegleringen.

Den slutsats utredningen nu dragit bygger självfallet på antagandet att de med en viss sorts trafik förenade mera objektiva riskerna spelar liten roll för uppkomst av skador jämfört med vållande på trafikutövarnas sida. Om antagandet är riktigt bör skadestatistiken alltså uppvisa endast ett relativt litet antal fall i vilka skada uppkommit, fastän vållande inte kan läggas någon till last. Så tycks också vara förhållandet. När det gäller kollisioner mellan motorfordon uppges styrkt vållande eller bristfällighet hos fordonet vara för handen på ena eller båda sidorna i ca 90 procent av fallen.[1] Procenttalet för styrkt vållande på motorfordonssidan vid kollision mellan motorfordon och tåg torde närmast vara högre. Av det av utredningen studerade materialet framgår att styrkt vållande på järnvägens sida konstaterats i ca 6,5 procent av fallen. Det skulle uppenbarligen bli ett mycket litet antal fall i vilka man som grund för skadereglering inte skulle kunna tillämpa en regel om ersättningsskyldighet endast för styrkt vållande.

[1] SOU 1974: 87 s. 189.

När det gäller skillnaden i antalet fall av vållande på järnvägens resp. väg-

fordonstrafikantens sida har det hävdats, att vägfordonsförarnas ansvar för plankorsningskollisioner är alltför starkt betonat.[1] Det är möjligt att straffrättsliga ingripanden mot vägtrafikanter efter sådana kollisioner skett i större utsträckning än som påkallats av syftet att skapa respekt för trafikreglerna. En mildare praxis härvidlag skulle emellertid knappast kunna tänkas åstadkomma någon förändring av den procentuella fördelningen av vållandefallen på spårtrafiksidan resp. vägfordonssidan. Så länge den i detta sammanhang grundläggande trafikregeln gäller, nämligen att vägtrafikant skall lämna fri väg för järnvägståg och i allmänhet också för spårvagn — en regel som ju avpassats efter de berörda trafikmedlens tekniska förutsättningar — kommer det att höra till undantagen att vållande kan styrkas annat än på vägtrafikantens sida.[2]

Om spårtrafikföretag i förhållande till motorfordonstrafikanter också i fortsättningen skulle vara ansvariga endast för styrkt vållande, skulle alltså de senare endast tämligen sällan kunna påräkna ersättning från det spårtrafikföretag genom vars trafik de lidit skada. För personskador skulle de emellertid få ersättning från det egna fordonets trafikförsäkring. Däremot skulle de oftast bli utan ersättning för sakskador. Detta skulle emellertid i princip inte innebära annat än att de i ersättningshänseende behandlades på samma sätt som om de kolliderat med ett annat motorfordon.

Det synes råda enighet om att spårtrafikföretagens ersättningsskyldighet också i ett nytt ansvarssystem bör påverkas av förekomsten av bevisligt vållande. Såvitt utredningen har kunnat finna är omständigheterna vid plankorsningskollisioner regelmässigt sådana, att bevisligt vållande — oavsett ansvarssystemets konstruktion i övrigt — så gott som alltid skulle bli den utslagsgivande faktorn vid ansvarsbedömningen. Utredningen anser därför att den mest ändamålsenliga lösningen måste vara, att rätten att enligt de för motpartens trafikmedel gällande ersättningsreglerna erhålla ersättning för skador på grund av kollision mellan spårfordon och motordrivna fordon direkt anknyts till förutsättningen att vållande på motpartens sida visas vara för handen. För denna lösning talar även att den överensstämmer med vad som gäller i Finland och Norge. Den förordades på sin tid också av bilskadeutredningen i betänkandet SOU 1957: 36.

Detta skulle i princip innebära att det nuvarande spårdriftsansvaret behålls oförändrat, såvitt gäller skador som genom spårdriften tillfogas motorfordonstrafikanter. I ett hänseende bör dock detta ansvar enligt utredningens mening skärpas. Sålunda bör spårtrafikföretag åläggas rent strikt ansvar för skada som orsakas av bristfällighet i anordning av betydelse för järnvägsdriften. I enlighet härmed bör järnväg kunna bli ersättningsskyldig för skada som orsakas t. ex. av att bommar inte fälls eller att vägsignalanordningar inte träder i funktion, även när något vållande inte kan läggas järnvägspersonalen till last.

Som utredningen tidigare framhållit kan vållande på vägtrafikantens sida styrkas i de allra flesta fallen av kollision mellan rälsfordon och motorfordon. Den påtalade obalansen mellan rälsfordonssidans culpaansvar och motorfordonssidans på objektiv grund vilande ersättningsskyldighet är därför i stor utsträckning endast formell. Emellertid torde det ändå vara påkallat att åstadkomma likställighet mellan spårtrafik och motorfordonstrafik i fråga om förutsättningarna för den inbördes ersättningsskyldigheten. Utredningen föreslår därför, att trafikskadelagen ändras på sådant sätt att skyldigheten att utge

[1] Thorson s. 41. Jfr en av Thorson genomförd studie beträffande tillämpningen av straffrättsligt ansvar efter plankorsningsolyckor. Studien omfattar 60 under 1974 inträffade personskadefall. Enligt studien åtalades samtliga överlevande vägfordonsförare utom tre. Av dessa tre var en minderårig och en hade blivit mycket allvarligt skadad. Den tredjes körsätt synes ha berott på att han drabbats av ett epileptiskt anfall. Av de åtalade frikändes 6 och dömdes 20.

[2] Jfr 11 § vägtrafikkungörelsen (1972: 603).

trafikskadeersättning inskränks i fråga om skada som vid trafik med motordrivet fordon har uppkommit genom kollision mellan detta fordon och rälsfordon. Inskränkningen bör, såvitt angår personskador, gälla resande och personal i rälsfordonet men självfallet inte personer i motorfordonet eller personer utanför fordonen. I fråga om sakskador bör inskränkningen gälla all materiel som tillhör spårtrafikföretaget samt egendom som detta har under befordran eller som dess personal eller resande för med sig. Någon inskränkning i skyldigheten att utge trafikskadeersättning bör emellertid inte gälla, när skada har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet hos fordonet.

Det bör noteras att följden av denna lösning i undantagsfall kan bli, att spårfordonspassagerare kommer att sakna rätt till ersättning för skada på personliga tillhörigheter och handresgods. Under förutsättning att passageraren inte samtidigt tillfogats personskada, svarar nämligen spårtrafikföretaget enligt nuvarande ordning, som föreslås bli bibehållen, för nämnda egendomsskador bara om vållande ligger företaget till last. För den händelse att sådana skadesituationer skulle uppkomma har emellertid SJ under hand förklarat sig komma att frivilligt lämna ersättning till sina passagerare på samma sätt som trafikförsäkringsgivarna frivilligt ersätter motorfordonstrafikanter för skada på personliga tillhörigheter. Det får antas, att också övriga spårtrafikföretag kommer att vara beredda härtill. Något frivilligt åtagande att betala ersättning behövs inte vid skada på egendom som medförs av spårtrafikföretagets personal, eftersom sådan skada enligt utredningens förslag skall omfattas av företagets rent strikta ansvarighet.

Inskränkningen i spårtrafikföretagens rätt till trafikskadeersättning bör enligt utredningens mening bara gälla skador som uppkommit i samband med kollision mellan rälsfordon och motordrivna fordon. När spårtrafikföretags egendom eljest blir utsatt för skada genom trafik med motordrivna fordon, t. ex. vid påkörning av bommar, signalanordningar, stängsel eller byggnader, bör trafikskadeersättning utgå enligt huvudregeln.

### 6.2.4 *Sammanfattning av utredningens förslag till nytt spårdriftsansvar*

Av skäl som redovisats i avsnitt 6.2.3 förordar utredningen att det nuvarande på culpa grundade utomobligatoriska ansvaret för personskada skärps till ett i princip rent strikt ansvar. Härigenom skulle ett tillfredsställande skadeståndsskydd beredas flertalet av dem som i dagliga livet utsätts för risk att skadas av spårtrafik, t. ex. fotgängare och cyklister som färdas på trafikleder, följeslagare till resande eller personer som av annat skäl uppehåller sig på järnvägs- eller tunnelbaneperronger eller liknande, arbetstagare som arbetar invid industrispår etc. Undantag från den rent strikta ansvarigheten föreslås dock gälla i fråga om personskada som genom spårdriften tillfogas trafikant i motordrivet fordon vid sammanstötning mellan sådant fordon och rälsfordon. För sådan skada föreligger rätt till trafikskadeersättning. Utredningen har vidare ansett sig böra föreslå undantag från det rent strikta ansvaret när det gäller personer som obehörigen uppehåller sig inom sådan del av spårområde som ej är upplåten för allmänheten. I de fall då spårtrafikföretaget enligt det sagda inte skall bära ett rent strikt ansvar för driften, skall företaget enligt

förslaget dock vara skyldigt att ersätta skada som orsakas genom vållande på företagets sida eller genom bristfällighet i anordning av betydelse för spårdriften.

Också i fråga om utomobligatorisk sakskada till följd av spårdrift föreslår utredningen som huvudregel ett rent strikt ansvar. Detta ansvar avses omfatta alla egendomsskador som spårdriften orsakar utanför spårområdet, t. ex. genom att brand uppkommer eller genom att rälsfordon spårar ur. För sakskada som uppkommer inom sådan del av spårområdet som får beträdas av allmänheten, t. ex. korsande trafikled, avses det rent strikta ansvaret likaledes gälla, dock ej i fråga om skada som vid kollision mellan rälsfordon och motordrivet fordon uppstår på sistnämnda fordon eller på egendom som finns i fordonet eller eljest kan anses medförd med fordonet. Även inom spårområde som inte får beträdas av allmänheten föreslås det rent strikta ansvaret i viss utsträckning bli tillämpligt, nämligen när det gäller egendom som redan nu omfattas av skärpt ansvarighet, dvs. nötkreatur och hästar under betesgång samt renar. För annan sakskada inom detta område, liksom för nyssnämnda kollisionsskador, avses spårtrafikföretag bli ersättningsskyldigt bara när skadan bevisligen har orsakats genom vållande på företagets sida eller genom bristfällighet i anordning av betydelse för spårdriften.

Bestämmelserna i 6 kap. skadeståndslagen (1972: 207) om jämkning av skadestånd avses bli tillämpliga också på ersättning som skall utgå enligt ovannämnda regler. I fråga om skadestånd enligt de särskilda reglerna om ansvar för skador på nötkreatur, häst eller ren bör dock, liksom för närvarande, jämkning på grund av vållande på den skadelidandes sida kunna ske bara när vållandet varit uppsåtligt eller grovt vårdslöst. Om spårtrafikföretag är ansvarigt för skada som till följd av trafik med spårfordon och motordrivet fordon har uppkommit på sistnämnda fordon eller på egendom som befordrades med detta, bör skadeståndet kunna jämkas — förutom i de fall som omfattas av skadeståndslagens jämkningsregler — när bristfällighet på det motordrivna fordonet har medverkat till skadan.

### 6.2.5 *Lagteknisk utformning av spårdriftsansvaret*

I det föregående har utredningen betecknat den ansvarighet som spårtrafikföretagen enligt den föreslagna huvudregeln skulle bära för utomobligatoriska driftsskador som ett rent strikt ansvar. Om man önskar införa ett rent strikt ansvar i alldeles bokstavlig mening, måste man emellertid formulera huvudregeln för spårtrafikföretagens ansvarighet gentemot utomstående på ett annat sätt än den motsvarande regel som för närvarande gäller för ansvarigheten gentemot resande. Enligt sistnämnda regel kan nämligen spårtrafikföretagen undgå ansvarighet för skada som visserligen är en följd av spårdriften men som inte har sitt egentliga upphov i denna utan beror på att den påverkats utifrån av en främmande omständighet som företaget varken hade kunnat undgå eller förebygga följderna av ens om det hade vidtagit alla åtgärder som rimligen kunnat krävas av det.

Av flera skäl skulle det emellertid vara till fördel om grunden för spårdriftsansvaret kunde anges lika, oavsett om ansvaret gäller i eller utom kontraktsförhållanden. Detta kan uppnås antingen genom att den i kontraktsförhållanden gällande ansvarsfriheten för skada orsakad av force majeure slopas eller

genom att en motsvarande ansvarsfrihetsgrund införs i de för utomkontraktuella förhållanden avsedda reglerna. Den förra utvägen kan dock inte anlitas utan att vissa olägenheter uppstår. Såvitt angår internationell befordran är nämligen Sverige fördragsenligt förpliktat att låta den nämnda ansvarsfrihetsgrunden gälla, varför ett slopande av denna måste begränsas till inrikes trafik med en ny skillnad i regleringen av internationell och inrikes befordran som följd.

Däremot synes någon beaktansvärd invändning inte kunna göras mot att det rent strikta ansvaret i utomobligatoriska förhållanden modifieras på samma sätt som när det gäller resande. Det får nämligen antas att den aktuella ansvarsfrihetsgrunden, som redan i fråga om resande måste anses ha mycket begränsad betydelse, praktiskt taget aldrig kan bli tillämplig på utomobligatoriska skador. Rent teoretiskt kan man visserligen anta, att t. ex. en urspårning, som orsakas av en omfattande naturhändelse eller ett allvarligt sabotage, i sin tur kan medföra skada på personer eller egendom invid banan. Sådana hypotetiska fall torde emellertid kunna lämnas utanför lagstiftningen, särskilt som materiella skäl talar för att spårdriftsansvaret inte bör tas i anspråk i fall som det nämnda, då trafikmedlet bara tjänat som en länk i förbindelsen mellan den egentliga skadeorsaken och den skadelidande.

Med hänsyn till det sagda föreslår utredningen, att en framtida regel om rent strikt ansvar för utomobligatorisk skada till följd av spårdrift ges samma innehåll som gällande regel om rent strikt ansvar för personskada som genom spårdrift tillfogas resande.

### 6.2.6 *Preskription*

Talan om ersättning för skada som utanför kontraktsförhållanden uppkommit till följd av järnvägsdrift måste i regel väckas inom två år från det att skadan inträffade. I de flesta fall inträder annars preskription enligt 10 § 1886 års lag. Om grunden för järnvägens ansvarighet är vållande av dess högsta organ, är dock nämnda lagrum inte tillämpligt. I sådant fall gäller den allmänna tioårspreskriptionen.

Det förefaller föga ändamålsenligt att för de enstaka fall i vilka en utomkontraktuell järnvägsskada kan föras tillbaka på vållande av järnvägens högsta organ tillämpa andra preskriptionsregler än dem som eljest gäller i fråga om sådana skador. Utredningen förordar därför en enhetlig reglering av preskriptionsfrågan av innebörd att samma preskriptionsbestämmelser skall gälla för alla fordringar på ersättning för utomkontraktuell järnvägsskada oavsett vilken skadeorsak som åberopas i det enskilda fallet.

När regeln om tvåårig specialpreskription infördes i 1886 års lag, motiverades den betydande avvikelse som därmed gjordes från allmänna preskriptionsregler med svårigheten att klarlägga förloppet av händelser som tilldragit sig lång tid tillbaka. Detta argument torde fortfarande vara övertygande. Det finns således skäl att bibehålla en tämligen kort preskriptionsfrist i fråga om fordran på ersättning för järnvägsskador. Att fristen skall vara just två år är däremot ingalunda givet.

För skadeståndsfordran som resande gör gällande enligt 1976 års lag fastställdes efter förebild av tilläggskonventionen till CIV en i princip treårig preskriptionsfrist. Denna räknas från den skadeorsakande händelsen eller, om

denna lett till att den resande senare avlidit, från dödsfallet. Preskriptionen kan emellertid inträda tidigare än tre år efter dödsfallet, nämligen när fem år förflutit från det att den skadeorsakande händelsen inträffade. Det kan knappast anses försvarbart att låta olika preskriptionsregler gälla för resande å ena sidan och utomstående å andra sidan, särskilt inte om gränsen mellan dessa båda persongrupper, såsom skett i 1976 års lag och även i det föreliggande lagförslaget, dragits på ett sätt som inte är odiskutabelt. Utredningen föreslår därför att de preskriptionsregler som nu finns i 9 § 1976 års lag ges tillämpning också på fordran på ersättning för person- eller sakskada som utomstående lider till följd av järnvägs drift. Härigenom skulle också i fråga om preskription en bättre balans erhållas mellan "spåransvar" och "bilansvar". Även enligt trafikskadelagen gäller nämligen i princip treårspreskription. En fullständig överensstämmelse med trafikskadelagens preskriptionsregler skulle visserligen inte uppnås, eftersom utgångspunkten för preskriptionsfristens beräkning och längden av den yttersta preskriptionstiden bestämts annorlunda i trafikskadelagen än i 1976 års lag. Från praktisk synpunkt torde dessa olikheter emellertid inte spela någon större roll. I vart fall kan det enligt utredningens mening inte komma i fråga att för dessa olikheters skull ge upp önskemålet om gemensamma regler för preskription av sådana ersättningsanspråk som på grund av skada till följd av spårdrift tillkommer utomstående lika väl som resande i inrikes eller internationell trafik.

# 7 Ordning och säkerhet inom järnvägsområde

## 7.1 Gällande rätt

Genom lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde har järnvägstjänsteman i säkerhets- eller ordningstjänst utrustats med viss befogenhet att ingripa mot den som uppträder berusad på järnvägens område eller som stör ordningen eller genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Befogenheten omfattar rätt att, om nödvändigt med våld, avlägsna den felande från järnvägsområdet eller, i trängande fall, ta honom i förvar. Reglerna härom togs efter ikraftträdandet av 1974 års regeringsform upp i lag i samma lydelse som de dessförinnan hade haft enligt kungörelsen (1970: 561) om upprätthållande av ordning och säkerhet inom järnvägsområde. Denna kungörelse återgav, med vissa preciseringar av den nämnda befogenheten, innehållet i den första författningen i ämnet, kungörelsen (1914: 78) angående åliggande för järnvägspersonal att sörja för upprätthållande av ordning och säkerhet inom järnvägsområde.

I järnvägstrafikstadgan återfinns i 100 § en bestämmelse om förbud mot att utan vederbörligt tillstånd beträda sådan del av järnvägsområde som ej är upplåten för allmänheten. Överträdelse av förbudet straffas med böter ej över femhundra kronor. Frånsett att strafflatituden vidgats har dessa föreskrifter utan ändring i sak hämtats från 1925 års järnvägstrafikstadga. I kommentaren till förslaget till 1966 års stadga framhålls att föreskrifterna egentligen inte hör hemma i den nya stadgan, eftersom denna i övrigt strikt begränsats till att gälla rättsförhållandet mellan järnvägen och trafikanten sådant det grundas på befordringsavtal eller eljest sammanhänger med befordran.[1] Enligt kommentaren har det emellertid befunnits nödvändigt att tills vidare medtaga dem i stadgan i avbidan på möjlighet att framdeles infoga dem i andra författningar. Också dessa föreskrifter har sitt upphov i den reglering av järnvägstrafiken som beslöts 1914, då de infördes i vår första järnvägstrafikstadga.

Den nu gällande järnvägstrafikstadgan innehåller också vissa regler om rätt för järnvägen att undersöka och, i förekommande fall, avlägsna, oskadliggöra eller förstöra egendom som överlämnats till järnvägen för befordran som gods eller inskrivet resgods eller som medförs av resande som handresgods. Denna reglering har till väsentlig del förestavats av hänsynen till ordning och säkerhet.

[1] Promemoria s. 42.

## 7.2 Utredningens överväganden

Som redan framgått gäller sedan länge ett särskilt straffsanktionerat förbud mot obehörigt beträdande av sådan del av järnvägsområde som ej är upplåten för allmänheten. Vilka delar av järnvägsområdet som sålunda inte får beträdas utan tillstånd anges inte närmare i den tillämpliga bestämmelsen. Denna torde emellertid få tolkas så, att det tillkommer järnvägen att själv avgöra i vilken utsträckning den vill upplåta sitt område till beträdande av allmänheten. Från järnvägarnas sida har meddelats att de som upplåtna för allmänheten betraktar stationsplaner, väntsalar, utrymmen där allmänheten betjänas, plattformar, lastnings- och lossningsplatser och sådana delar av spårområdet beträffande vilka det av skyltar eller andra anordningar, såsom nedsänkning av spår till markplanet eller gångfållor, tydligt framgår att allmänheten äger tillträde. Övriga delar av järnvägs område skulle därmed omfattas av förbudet mot beträdande utan tillstånd.

Även om den nämnda straffbestämmelsen sällan torde ha tillämpats, förefaller det vara berättigat att med straffhot freda vissa delar av järnvägs område mot obehörigt beträdande. Det kan emellertid ifrågasättas om särskilda regler i järnvägslagstiftningen numera behövs för detta ändamål. Sedan brottsbalken 1965 trätt i kraft, synes dess bestämmelser om olaga intrång (4 kap. 6 § andra och tredje styckena) kunna tillämpas åtminstone mot den som obehörigen tar sig in i eller på sådana järnvägsutrymmen som byggnader, upplagsplatser eller inhägnade bangårdar. Emellertid kan obehörigt beträdande av spårområde knappast helt allmänt betecknas som olaga intrång.

Enligt utredningens mening bör därför ett straffbud mot obehörigt beträdande av järnvägsområde fortfarande finnas i järnvägslagstiftningen. Straffbudets tillämplighet bör emellertid begränsas till fallet att någon utan att göra sig skyldig till olaga intrång obehörigen beträder spårområdet. En ny bestämmelse i ämnet bör också tydligare än den nuvarande ange vilken del av spårområdet som allmänheten inte får beträda utan tillstånd.

En straffbestämmelse av detta slag kan meddelas på annat sätt än genom lag. Enligt utredningens förslag har emellertid den omständigheten att en person obehörigen uppehåller sig på förbjudet spårområde betydelse inte bara från straffrättslig utan också från skadeståndsrättslig synpunkt. Lagförslaget bör därför under alla omständigheter innehålla en beskrivning av vad det förbjudna spårområdet omfattar. Det förefaller då naturligt att också straffbestämmelsen anknyts till denna beskrivning.

Den nämnda straffbestämmelsen har inte någon närmare släktskap vare sig med lagförslagets befordringsrättsliga bestämmelser eller med dess bestämmelser om spårtrafikföretags utomobligatoriska ansvarighet. I lagförslaget har den därför placerats i ett särskilt kapitel om ordning och säkerhet inom järnvägsområde. Ett sådant kapitel erbjuder enligt utredningens mening också en lämplig plats för de båda paragraferna i den nu fristående lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde. Utredningen har därför, utan någon större ändring av deras lydelse, tagit upp dessa lagrum som 2 och 3 §§ i nämnda kapitel i lagförslaget.

Medan bestämmelser om ordning och säkerhet för järnvägstrafikens del har meddelats i 1975 års lag, har motsvarande spörsmål för tunnelbane- och spårvägstrafiken reglerats i lokala ordningsstadgor med anknytning till allmänna

ordningsstadgan (1956: 617). En för all spårbefordran gemensam reglering av frågorna om ordning och säkerhet kan te sig naturlig. Å andra sidan har den lokala regleringen av tunnelbane- och spårvägstrafikens ordnings- och säkerhetsfrågor ett naturligt samband med motsvarande reglering för busstrafiken. En reglering som tar sikte också på busstrafiken kan, som skett i Finland, genomföras inom ramen för en författning om ordning och säkerhet inom kollektivtrafiken. Däremot kan regler för andra trafikmedel än spårfärdmedlen inte lämpligen tas upp i den föreslagna järnvägstrafiklagen. Eftersom en enhetlig reglering för alla de berörda trafikmedlen således inte kan åstadkommas i detta sammanhang, har utredningen begränsat tillämpningsområdet för reglerna i detta kapitel till järnvägstrafiken.

De båda paragrafer som har överförts till förslaget från 1975 års lag tar endast sikte på det hot mot ordningen och säkerheten inom järnvägsområdet som kan utövas av personer som vistas där. Ordningen och säkerheten kan emellertid äventyras också av egendom som medförs av resande eller som överlämnats för befordran som gods eller inskrivet resgods. Som medel att avvärja ett sådant hot finns för närvarande i järnvägstrafikstadgan regler som ger järnvägen rätt att under vissa förutsättningar undersöka innehållet i resgodskolli eller godssändning. Dessa regler bör enligt utredningens mening behållas till sitt väsentliga sakinnehåll. Om de överförs till en ny lagstiftning, förefaller det från systematisk synpunkt lämpligt att de får sin plats i anslutning till övriga regler som huvudsakligen handlar om ordning och säkerhet. Det kan visserligen hävdas att järnvägens undersökningsrätt, särskilt när det gäller gods, är motiverad inte enbart av säkerhetsskäl utan också av ett huvudsakligen kommersiellt intresse för järnvägen av att kunna kontrollera avsändarens uppgifter om godsets art. Även om undersökningsrätten sålunda ibland kan betraktas främst som ett partsintresse och ibland främst som ett allmänintresse, kan det dock inte komma i fråga att söka dela upp behandlingen av den på skilda ställen i lagstiftningen. Därför bör reglerna om undersökningsrätten samlas på ett ställe, och utredningen, som anser att säkerhetsaspekten är dominerande, har sammanfört dem i 4 § i lagförslagets kapitel om ordning och säkerhet inom järnvägsområde.

För att undersökningsrätten skall få någon reell betydelse för säkerheten krävs att denna rätt kompletteras med en rätt för järnvägen att vidta de åtgärder som undersökningsresultatet kan föranleda. I fråga om handresgods och inskrivet resgods har järnväg i järnvägstrafikstadgan lämnats en vidsträckt rätt att avlägsna resgodset från järnvägsområdet. Detta kan ske inte bara om resgodset är av farlig beskaffenhet utan också om det på annat sätt är ägnat att föranleda olägenhet för resande eller för järnvägen. Vid godsbefordran gäller en motsvarande rätt, i detta fall uttryckligen betecknad som en rätt för järnvägen att häva befordringsavtalet. Gods eller resgods av farlig beskaffenhet får enligt järnvägstrafikstadgan oskadliggöras eller förstöras när omständigheterna påkallar det.

I fråga om järnvägens rätt att avlägsna, oskadliggöra eller förstöra resgods är järnvägstrafikstadgans regler gemensamma för handresgods och inskrivet resgods. Detta kan tänkas leda till att man vid tillämpningen förbiser att handresgods till skillnad från inskrivet resgods principiellt är i den resandes besittning. Järnvägens rätt att avlägsna handresgods bör därför formuleras så, att en besittningsrubbning blir tillåten bara om den resande inte själv ser till att

handresgodset avlägsnas eller om det är så farligt att det under alla omständigheter bör tas om hand. Utredningen föreslår att bestämmelser av denna innebörd tas upp som 5 § i kapitlet om ordning och säkerhet.

Medan rätten för resande att medföra handresgods bygger enbart på generella utfästelser som järnvägen lämnat i samband med personbefordringsavtal, är rätten att få gods eller inskrivet resgods befordrat grundad på särskilt avtal. I vad mån järnvägen skall vara skyldig att i ett enskilt fall fullgöra sådan befordran är därför, på ett helt annat sätt än när det gäller handresgods, avhängigt av vad som förekommit mellan parterna i just detta fall. De bestämmelser som utöver allmänna regler om hävande av avtal kan behövas för regleringen av järnvägs rätt att avbryta befordran av gods eller inskrivet resgods bör därför huvudsakligen placeras bland andra bestämmelser om kontraktsförhållandet mellan järnväg och trafikant.

I vissa fall är det emellertid av hänsyn till allmänna säkerhetsintressen motiverat att järnvägen inte bara får avbryta befordringen utan också får vidta åtgärder i strid med den vårdplikt som järnvägen har i fråga om befordrad egendom. Detta gäller när järnvägen nödgats omhänderta farligt handresgods, när farlig egendom överlämnats för befordran som inskrivet resgods och när farligt gods överlämnats för befordran utan att järnvägen känt till faran och vad som behövs för att avvärja denna. Den reglering som i dessa fall påkallas av säkerhetsskäl och som kan göras gemensam för befordran av handresgods, befordran av inskrivet resgods och godsbefordran synes ha sin naturliga plats i ett kapitel om ordning och säkerhet. I detta kapitel i utredningens förslag har därför en sådan reglering tagits upp i 6 §.

# 8 Ansvarighet för skada till följd av dröjsmål vid personbefordran

## 8.1 Begreppet "dröjsmålsansvar"

När utredningen i detta sammanhang använder begreppet *dröjsmålsansvar,* betecknar detta skyldigheten för en transportör att ersätta skada, som en av honom befordrad resande lider genom att befordringen inte utförs inom den tid som kan anses avtalad.[1] Med skada menas härvid endast s. k. ren förmögenhetsskada, dvs. sådan ekonomisk skada som uppkommer på annat sätt än som följd av skada på person eller sak (se närmare under 8.2). Skulle undantagsvis en förlängning av befordringstiden leda till person- eller sakskada, t. ex. genom att utlösa ett akut vårdbehov hos en sjuklig person eller genom att en medförd blombukett vissnar, bör däremot frågan om transportörens ersättningsskyldighet kunna bedömas enligt vanliga regler om person- eller sakskada.

## 8.2 Olika typer av dröjsmålsskada

I gällande lagstiftning om dröjsmålsansvar likställs alla former av dröjsmålsskada med varandra. Enligt utredningens mening finns det emellertid anledning att i diskussionen om dröjsmålsansvaret skilja mellan åtminstone två typer av skada. Till den ena skadetypen kan hänföras de fall i vilka den resande på grund av att resan drar ut på tiden åsamkas ökade kostnader innan han nått sitt resmål; han måste t. ex. inta en extra måltid, övernatta på hotell, meddela förseningen per telefon eller anlita taxi för att nå anslutning till ett annat färdmedel. Till den andra skadetypen kan hänföras fall i vilka den resande inte åsamkas ökade utgifter men väl går förlustig inkomster eller andra ekonomiska värden. Exempel härpå är att den resande till följd av att han når bestämmelseorten för sent inte kan inställa sig på sin arbetsplats och därför går miste om lön eller inte kan infinna sig till avgången för en charterresa, för vilken han betalat avgift som inte restitueras. I fortsättningen kallas den förstnämnda skadetypen *fördyring* och den senare *värdebortfall.*

## 8.3 Skadeståndslagen som grund för dröjsmålsansvar

Som framgår av det sagda aktualiseras dröjsmålsansvaret bara vid skador som har karaktär av ren förmögenhetsskada. För sådan skada föreligger enligt 2 kap. 4 § skadeståndslagen ersättningsskyldighet bara om den som orsakar

[1] Jfr Grönfors/Tidsfaktorn s. 100 ff.

skadan vållar denna genom brott. Har arbetstagare i tjänsten vållat ren förmögenhetsskada genom brott, blir emellertid hans arbetsgivare skyldig att ersätta skadan (SkL 3:1). För ren förmögenhetsskada som inte vållas genom brott kan endast stat och kommun göras ansvariga. Stat och kommun är nämligen skyldiga att ersätta ren förmögenhetsskada så snart sådan skada vållas av fel eller försummelse vid myndighetsutövning i verksamhet för vars fullgörande de svarar (SkL 3:2).

Den som har lidit dröjsmålsskada vid personbefordran kan inte åberopa sistnämnda regel som stöd för ersättningskrav mot statliga eller kommunala spårtrafikföretag, eftersom skadan inte kan anses ha uppkommit vid myndighetsutövning. Möjligheten att åberopa SkL 2:4 som stöd för krav på dröjsmålsersättning torde ha enbart teoretiskt intresse, eftersom ett sådant krav förutsätter att trafikföretagets högsta organ visas ha vållat dröjsmålet genom brott. Däremot förekommer den i SkL 3:1 avsedda situationen då och då i praktiken, såtillvida som anställda hos trafikföretag vållar dröjsmålsskador genom att i tjänsten göra sig skyldiga till vårdslöshet som innebär brott.

Skadeståndslagens bestämmelser är dispositiva, vilket innebär att de kan sättas åsido genom avtal. Som närmare anges under 8.6 har järnvägarna i sina normalvillkor infört en klausul av innebörd att de inte skall stå något på allmänna regler grundat ansvar för dröjsmålsskador. En resande som ingår befordringsavtal med en järnväg anses därigenom ha accepterat ett avtalsinnehåll som överensstämmer med normalvillkoren. Därmed har han också avsagt sig den annars föreliggande möjligheten att i förekommande fall kräva skadestånd för dröjsmål med stöd av SkL 3:1.

För närvarande synes det således inte finnas några möjligheter för en resande att med stöd av skadeståndslagen kräva ersättning av järnväg för dröjsmålsskada. Däremot kan den resande rikta sitt anspråk mot arbetstagare som i tjänsten har vållat dröjsmålet genom brott. I så fall kan emellertid enligt SkL 4:1 anspråket bifallas bara om det föreligger "synnerliga skäl". För bedömningen av om "synnerliga skäl" är för handen kan det tänkas ha betydelse att den skadelidande inte kan få ersättning av järnvägen.

## 8.4 Allmänna kontraktsrättsliga regler som grund för dröjsmålsansvar

Rättsförhållandet mellan en resande och det trafikföretag med vilket han har ingått befordringsavtalet bestäms väsentligen av avtalets innehåll. I den mån inte avtalsvillkoren klart ger annat vid handen, får avtalsinnehållet anses stämma överens med de allmänna grundsatser som har utvecklats inom kontraktsrätten. En sådan grundsats är att part, som lider skada till följd av att motparten inte fullgör sitt åtagande på avtalat sätt, är berättigad till skadestånd av motparten under förutsättning att skadan har orsakats av vållande på dennes sida.

När det gäller den tidpunkt då den skadelidandes motpart gjorde sig skyldig till vållande brukar man inom kontraktsrätten skilja mellan två fall. Om vållandet hänför sig till vad som förekom vid avtalets ingående, talar man om vållande *in contrahendo*. Består vållandet i bristande omsorg vid utförandet av den avtalade prestationen, använder man termen vållande *in contractu*.

Vållande in contrahendo på järnvägens sida kan ge upphov till samma sorts skador som är vanliga vid dröjsmål, t. ex. om den resande vid avtalets ingående vilseletts av att en tid har angivits felaktigt i en officiell tidtabell eller i hans biljett. Skador på grund av vållande in contrahendo bör dock inte sammanblandas med dröjsmålsskador. Såvitt utredningen kan finna måste järnvägarna i samma utsträckning som rättssubjekt i allmänhet svara för vållande in contrahendo.[1]

I fall då resande har lidit dröjsmålsskada till följd av vållande in contractu på järnvägens sida torde det inte finnas några principiella hinder mot att tillämpa kontraktsrättens allmänna regler om skadestånd. Däremot är det svårt att närmare precisera de förutsättningar som måste vara uppfyllda för att skadeståndsskyldighet skulle kunna tänkas inträda enligt dessa regler. Svårigheterna härvidlag hänger framför allt samman med att det i allmänhet är ovisst vad personbefordringsavtal innehåller i fråga om den tid inom vilken befordringen skall vara fullgjord. Spårbunden personbefordran bedrivs i regel i överensstämmelse med offentliggjord tidtabell. Att den resande med hjälp av tidtabell kan beräkna hur lång tid hans befordran normalt bör ta är emellertid inte liktydigt med att transportören genom befordringsavtalet åtagit sig att utföra befordringen inom denna tid. Befordringsavtalet kan anses behörigen fullgjort även om den tidtabellsenliga befordringstiden överskrids. Tidtabellens angivelser måste dock kunna betraktas som grund för befordringsavtalet i den meningen, att en väsentlig avvikelse från dessa måste anses som kontraktsbrott. För närvarande saknas emellertid hållpunkter för bedömningen av hur stor tidsutdräkt som fordras för att en avvikelse från tidtabellen skall anses som väsentlig.

Även om det i det enskilda fallet är klart att en inträffad tidsutdräkt är väsentlig, kan skadeståndsskyldighet för transportören enligt allmänna kontraktsrättsliga regler komma i fråga bara under förutsättning att tidsutdräkten orsakats av vållande på transportörens sida. Huruvida det ankommer på den skadelidande att bevisa vållandet eller om transportören till sitt fredande från ansvarighet måste bevisa frånvaron av vållande torde vara något oklart. För andra fall än då det gäller vård av egendom synes det nämligen inte finnas någon allmängiltig regel om bevisbördans placering.

Av det sagda torde framgå att allmänna kontraktsrättsliga regler knappast lämnar någon praktiskt användbar grund för anspråk på ersättning för dröjsmålsskada vid spårbunden personbefordran. Såvitt angår järnvägsbefordran är användningen av dessa regler för närvarande utesluten, eftersom frågan om järnvägens ersättningsskyldighet vid dröjsmål, som tidigare nämnts, regleras avtalsvägen på grundval av normalvillkoren. Även om denna avtalsreglering inte hade funnits, skulle det, av skäl som anges under 8.5, kunna ifrågasättas om allmänna kontraktsrättsliga regler över huvud taget kan tillämpas på frågan om järnvägs ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran.

## 8.5 Speciallagstiftning om järnvägs dröjsmålsansvar

Några författningsbestämmelser om spårtrafikföretags ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran finns inte. Sålunda innehåller 1966 års järnvägstrafikstadga inte några föreskrifter i ämnet. Däremot fanns i 1925 års järnvägs-

[1] I normalvillkor i järnvägstrafik finns under 12:1 följande klausul: "Järnvägen är inte ansvarig för den skada resande kan lida genom att han försummar tågs avgångstid, genom att han tar plats i orätt tåg eller orätt vagn eller genom att han inte stiger av tåget på sin bestämmelse- eller övergångsstation." Denna klausul torde emellertid inte kunna anses tillämplig t. ex. när resandes underlåtenhet att iaktta tågs avgångstid beror på vållande in contrahendo på järnvägens sida.

trafikstadga en uttrycklig reglering av dröjsmålsansvaret upptagen i § 26. Enligt denna reglering kunde den resande i vissa dröjsmålssituationer kräva åtgärder från järnvägens sida till minskande av hans skada. Sålunda hade den resande bl. a. rätt att, när tåganslutning hade gått förlorad till följd av försening, återfå hela befordringsavgiften och därjämte erhålla fri återresa till utgångspunkten. I paragrafens mom. 3 fastslogs emellertid att den resande, utöver nu antydda begränsade rättigheter, inte hade någon rätt till ersättning för skada, som uppkommit för honom genom att tågs avgång eller ankomst försenats eller att tåg inställts.

Som framgått upphävdes dessa bestämmelser, när 1925 års järnvägstrafikstadga ersattes med 1966 års stadga. Att lagstiftaren sålunda avstod från fortsatt författningsreglering av dröjsmålsansvaret får emellertid inte uppfattas som tecken på att någon saklig ändring ansågs önskvärd vad beträffar detta ansvar. Tvärtom förefaller lagstiftarens mening ha varit, att den dittillsvarande regleringen av dröjsmålsansvaret skulle bestå i stort sett oförändrad i sak men att regleringen inte skulle vara författningsmässig utan formulärrättslig, dvs. grunda sig på avtal av standardtyp.

Bestämmelserna om dröjsmålsansvaret i 1925 års järnvägstrafikstadga hade utan ändring i sak hämtats från 1914 års järnvägstrafikstadga. Med tillkomsten av sistnämnda stadga infördes den första enhetliga författningsregleringen av rättsförhållandet mellan de svenska järnvägarna och deras trafikanter, frånsett de fåtaliga reglerna i 1886 års lag.[1] Den författningsreglering av järnvägs dröjsmålsansvar som järnvägstrafikstadgorna innehöll fram till 1966 representerar som synes en lång rättstradition, från vilken lagstiftaren aldrig har tagit avstånd. Mot bakgrund härav kan det förefalla tveksamt om det över huvud taget finns något utrymme för tillämpning av allmänna kontraktsrättsliga regler när det gäller järnvägs dröjsmålsansvar.

## 8.6 Avtalsreglering av dröjsmålsansvaret

Anledningen till att 1925 års järnvägstrafikstadga år 1966 ersattes med en ny var bl. a. att järnvägarna i den friare konkurrens mellan trafikmedlen som den nya trafikpolitiken avsåg att skapa skulle ges större möjligheter än tidigare att sluta individuellt utformade befordringsavtal. En strävan att ersätta författningsregleringen med avtalsreglering gjorde sig emellertid gällande också i fråga om normer som var avsedda att från järnvägarnas sida tillämpas lika mot alla. På grund härav överfördes, som tidigare nämnts, föreskrifterna i 1925 års järnvägstrafikstadga om järnvägs ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran inte till 1966 års stadga. I stället togs en klausul av huvudsakligen samma innehåll upp i art. 12 i ”Normalvillkor i järnvägstrafik”. En resande som ingår ett befordringsavtal med en järnväg anses därmed ha accepterat att hans rättigheter i händelse av dröjsmålsskada skall bedömas enligt denna artikel. Den viktigaste delen av artikeln (12.4) hade fram till 1979 följande lydelse: ”Järnvägen åtager sig ingen skyldighet att lämna ersättning till den resande för skada som kan uppkomma för honom genom tågförsening, tåginställelse eller förfelad anslutning”. Under 1979 modifierades emellertid denna klausul genom ett tillägg. I detta fastslås, som undantag från huvudregeln om ansvarsfrihet för järnvägen, att den resande har rätt till ersättning för vissa utlägg. Om det inträffade föranleder behov av kost och logi och järnvägen inte

[1] Se SFS 1914: 36. Innan denna stadga trädde i kraft den 1 mars 1915 gällde trafikreglementen, som Kungl. Maj:t fastställde för varje särskild järnväg.

tillhandahåller detta, är den resande sålunda berättigad till gottgörelse för skäliga utlägg härför. Motsvarande gäller i fråga om utlägg för telemeddelanden och vidarebefordran. Utfästelsen att lämna ersättning för vidarebefordran gäller dock i allmänhet inte för osedvanligt långa resor med flyg eller taxi. Efter denna ändring i normalvillkoren föreligger således en avtalsförpliktelse för järnvägarna att i viss omfattning ersätta dröjsmålsskada. Denna förpliktelse motsvarar till sitt innehåll en ersättningspraxis som SJ utan formligt åtagande länge har tillämpat.

## 8.7 Metoder för att ändra nuvarande reglering av dröjsmålsansvaret

Till följd av innehållet i normalvillkoren art. 12 saknar resande med järnväg så gott som alltid rätt till ersättning för annan dröjsmålsskada än vissa former av fördyring. Det kan dock tänkas fall, i vilka ersättning skall utgå i strid med artikelns lydelse. Så torde vara förhållandet, om tåginställelse kan anses innebära att järnvägen åsidosatt sin befordringsskyldighet. I sådant fall föreligger för närvarande ersättningsskyldighet för järnvägen enligt 76 § järnvägstrafikstadgan, och från denna ersättningsskyldighet kan järnvägen enligt 2 § järnvägstrafikstadgan inte friskriva sig. Även i vissa andra fall får art. 12 anses vara utan verkan. Möjligheterna för en resande att sätta art. 12 ur spel får likväl antas sakna praktisk betydelse.

Om en näringsidkare i sin yrkesmässiga verksamhet vid erbjudande av t. ex. en tjänst använder ett oskäligt villkor, kan han under vissa omständigheter förbjudas att i fortsättningen använda villkoret eller liknande villkor. Förutsättningarna härför är fastlagda i lagen (1971:112) om förbud mot oskäliga avtalsvillkor. Sådant förbud utfärdas av marknadsdomstolen efter ansökan av konsumentombudsmannen.

Medan normalvillkoren art. 12.4 ännu hade sin ovan citerade lydelse, ifrågasatte konsumentombudsmannen om inte klausulens innehåll måste anses som oskäligt mot de resande. Han inledde därför förhandlingar med SJ enligt avtalsvillkorslagen. Under förhandlingarnas gång erbjöd sig SJ att i normalvillkoren så att säga kodifiera den ersättningspraxis som SJ genom interna föreskrifter redan hade utbildat. Konsumentombudsmannen ansåg denna lösning tillfredsställande.

Något åtagande att utge dröjsmålsersättning i vidare mån än den nämnda utfästelsen innebär är inte att vänta från järnvägarnas sida. Med hänsyn till vad nyss sagts om konsumentombudsmannens bedömning av frågan torde någon prövning av denna inom avtalsvillkorslagens ram inte bli aktuell inom den närmaste framtiden. Även om frågan om järnvägs dröjsmålsansvar skulle komma att underställas marknadsdomstolen, förefaller det mindre sannolikt att ett tillfredsställande resultat skulle kunna uppnås i denna ordning. Marknadsdomstolen skulle visserligen, hypotetiskt sett, kunna förbjuda varje villkor, varigenom järnvägarna fritar sig från ansvar för dröjsmålsskada. Detta skulle emellertid bara leda till att den skadelidande fick möjlighet att kräva ersättning med stöd av allmänna skadeståndsregler. Därmed vore inte mycket vunnet, eftersom ovissheten om vad dessa regler — om de över huvud taget är tillämpliga i nu aktuella fall — skulle ge till resultat, torde göra dem praktiskt

obrukbara. En utvidgning av de resandes rätt till ersättning för dröjsmålsskada förefaller således inte kunna åstadkommas med hjälp av avtalsvillkorslagen, om inte järnvägarna vill medverka till en sådan utvidgning genom att göra ytterligare direkta åtaganden i sina befordringsvillkor. Att så skulle ske verkar, som redan nämnts, för närvarande vara uteslutet. I den mån den nuvarande ordningen inte anses böra bibehållas, torde därför en användbar reglering inte kunna erhållas på annat sätt än genom lagstiftning. Som bakgrund för bedömningen av om en sådan lagstiftning är önskvärd redovisar utredningen under 8.8—8.13 vissa faktiska förhållanden beträffande ersättning av dröjsmålsskador.

## 8.8 Dröjsmålsansvar vid spårbunden befordran enligt främmande rätt

Behovet av enhetliga regler för internationell järnvägsbefordran medförde, att arbeten på en fördragsreglering av hithörande frågor kom till stånd redan på 1870-talet. Numera gäller, som tidigare nämnts, mellan flertalet europeiska stater samt vissa stater i Nordafrika och Orienten — tillhopa något över 30 stater — dels ett internationellt fördrag om godsbefordran med järnväg (CIM), dels ett internationellt fördrag om befordran med järnväg av resande och resgods (CIV).

Enligt gällande CIM, som är en vidareutveckling av det första år 1890 slutna godsbefordringsfördraget, skall godsbefordran fullgöras inom viss leveransfrist, för vars beräkning i det enskilda fallet utförliga regler finns (art. 11). Överskrids leveransfristen, kan järnvägen göras ansvarig, såvida inte viss ansvarsfrihetsgrund föreligger, såsom att överskridandet beror på transportkundens eget vållande eller på force majeure (art. 27). Om järnvägen inte visar att en sådan ansvarsfrihetsgrund är för handen, blir järnvägen skyldig att ersätta uppkommen skada och i vissa fall t. o. m. att utge ersättning utan att det visas att skada uppstått (art. 34). Järnvägen är dock i allmänhet inte skyldig att betala högre ersättning än vad som motsvarar dubbla frakten.[1]

I många länder, däribland Sverige, tillämpas liknande regler också vid dröjsmål med inrikes järnvägsbefordran av gods.

Nu gällande CIV är det senaste i en rad fördrag om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods, av vilka det första tillkom 1924 på grundval av fördragsutkast som första gången framlagts 1905. Fastän de med personbefordran sammanhängande frågorna således har behandlats länge i internationellt fördragsarbete, har någon reglering av frågan om järnvägs ansvarighet för skada som resande lider till följd av dröjsmål med befordringen ännu inte kommit till stånd. Vissa förarbeten har dock utförts med sikte på en fördragsreglering också av denna fråga. När frågan aktualiserades i samband med tillkomsten av det nya järnvägsfördraget visade den sig fortfarande inte vara mogen för avgörande. Däremot beslöts att förberedelserna för en framtida fördragsreglering av frågan skulle fortsättas.

Också enligt CIV bär emellertid järnvägarna ett visst dröjsmålsansvar. Sålunda kan den resande med stöd av CIV art. 20 fordra, att inskrivet resgods utlämnas på bestämmelsestationen inom en viss frist efter ankomsten av det tåg med vilket resgodset bort befordras. Kan järnvägen inte utlämna resgodset

[1] En höjning av ersättningsgränsen till tre gånger frakten genomförs i kommande fördrag.

inom denna frist, blir järnvägen ansvarig för förseningen, såvida inte järnvägen visar att förseningen orsakats av förhållande som räknas som ansvarsfrihetsgrund (art. 27). Som ansvarsfrihetsgrunder gäller i stort sett samma förhållanden som vid godsbefordran, dvs. framför allt force majeure. Är järnvägen ansvarig för förseningen, har den resande rätt till ersättning, dock bara med mycket begränsade belopp. Ersättningen får nämligen inte överskrida ca kr 1:50 per dygn och kilogram av godsets bruttovikt och kan utgå i högst fjorton dagar (art. 32).

Liknande regler gäller i många länder också i inrikes järnvägstrafik. Så är fallet i Sverige.

Så länge någon fördragsreglering av järnvägs ansvarighet för dröjsmål vid internationell personbefordran inte existerar, får frågan om detta ansvar — liksom när det gäller inrikes befordran — bedömas enligt den nationella rätt som är tillämplig i det aktuella fallet. De skilda nationella rättsordningarna har emellertid det draget gemensamt att de genomgående intar en mycket restriktiv inställning till krav på skadestånd från resandes sida med anledning av dröjsmål. Endast i enstaka stater har den resande laglig rätt till ersättning för dröjsmålsskada och då bara i starkt begränsad omfattning. Bland de stater som i likhet med Sverige i princip inte erkänner någon rätt till skadestånd för den resande i händelse av dröjsmål märks de övriga nordiska länderna, de båda tyska staterna, Storbritannien, Holland och Polen.

Ny lagstiftning som rör spårbunden personbefordran har nyligen genomförts i Östtyskland och i Norge. Från den 1 juli 1976 gäller i Östtyskland den s. k. Personenbeförderungsordnung (PBO).[1] Denna innehåller en mycket detaljerad reglering av rättsförhållandet mellan berörda trafikföretag och deras passagerare. Bland annat regleras trafikföretagens ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran med tunnelbana och spårväg. Vid sådan befordran kan företaget bli ansvarigt för dröjsmål, om det ifrågavarande fortskaffningsmedlet ankommit till vederbörande passagerares resmål med mer än 15 minuters försening. Trafikföretaget undgår dock ersättningsskyldighet, om det visar att förseningen orsakats av omständigheter som företaget trots utnyttjande av alla förefintliga möjligheter inte kunnat bemästra. Om trafikföretaget befinns vara ersättningsskyldigt, skall det gottgöra passageraren den skada denne visar sig ha lidit till följd av förseningen. Skada ersätts dock inte till den del den överstiger dubbla befordringsavgiften. Skadestånd som inte skulle uppgå till minst 2 mark behöver inte erläggas.

PBO är inte tillämplig på järnvägsbefordran. Sådan befordran är alltjämt underkastad en särskild reglering av år 1938. Arbeten pågår på en reformering av denna reglering. Avsikten var ursprungligen att en ny författning om järnvägsbefordran, byggd på samma principer som PBO, skulle träda i kraft samtidigt med denna. Detta visade sig emellertid inte vara möjligt, eftersom bl. a. regleringen av dröjsmålsansvaret ansågs fordra alltför tidskrävande undersökningar.[2]

I Norge har den 1 september 1977 ”Lov om jernbaneansvar overfor reisende (jernbaneansvarsloven)” satts i kraft. Lagen innehåller inte några regler om dröjsmålsansvar. I den proposition som ligger till grund för lagen diskuteras emellertid frågan om dröjsmålsansvar, varvid det bl. a. lämnas en redogörelse för de direktiv som Norges Statsbaner avser att utfärda angående åtgärder till minskande av de resandes olägenheter vid försening. Sammanfatt-

[1] Anordnung über die Personenbeförderung durch den Kraftverkehr, Nahverkehr und die Fahrgastschiffahrt.

[2] Se Zeitschrift nr 7/8 1977 s. 69.

ningsvis anförs i propositionen: "På bakgrunn av de direktiver NSB nå akter å gi om framgangsmåten ved forsinkelser av passasjerer, er departementet blitt stående ved at man ikke nå vil foreslå noen lovregulering. Spørsmålet bør utredes nærmere før det gis regler her. Man vil ha spørsmålet til observasjon, og vil overveie å gi lovregler ved et senere høve."[1] För närvarande pågår emellertid inte några förberedelser för lagstiftning om järnvägs dröjsmålsansvar vid personbefordran i Norge.

## 8.9 Frivillig ersättning av dröjsmålsskada utomlands

Som tidigare nämnts saknar järnvägspassagerare i de flesta länder laglig rätt till ersättning för dröjsmålsskador. Av bl. a. kommersiella skäl anser sig dock åtskilliga järnvägar böra i viss utsträckning kompensera sina resande för ekonomiska förluster till följd av störningar i tågtrafiken. Önskemål om en viss internationell enhetlighet i fråga om de principer enligt vilka sådan frivillig dröjsmålsersättning skall lämnas har lett till tillkomsten av den s. k. Utrechtöverenskommelsen. Genom denna år 1969 träffade överenskommelse har sex europeiska järnvägsförvaltningar, representerande Västtyskland, Frankrike, Schweiz och Beneluxländerna, fastlagt gemensamma riktlinjer för gottgörelse åt resande som åsamkas kostnader till följd av tågförsening, inställelse av tåg eller utebliven anslutning. Tillämpningsområdet för Utrechtöverenskommelsen utvidgades 1975 genom att de danska statsbanorna anslöt sig till den. Enligt överenskommelsen åligger det personalen på den station där den resande drabbas av följderna av avvikelsen från tidtabellen att vidta särskilda åtgärder för att möjliggöra fortsatt befordran till bestämmelsestationen. Dessa åtgärder kan bestå i att den resande utan extra kostnad erbjuds att begagna en särskild tåglägenhet eller ett annat transportmedel. Kan befordringen inte fortsättas samma dag, bör järnvägen betala kostnaderna för bl. a. den resandes inkvartering på hotell och för de telefonsamtal som blir påkallade. Någon begränsning av kostnadsersättningen är inte föreskriven. Ersättning kan vägras om dröjsmålet är en följd av sådana långvariga störningar i trafiken vilka beror på omständigheter utanför järnvägens kontroll. Det samma gäller om den resande själv har vållat dröjsmålet.

Enligt den internationella kommittén för järnvägstransporter (CIT) har Utrechtöverenskommelsen visat sig fungera tillfredsställande i praktiken, varför CIT arbetar för en utvidgning av överenskommelsens geografiska tillämpningsområde.

De förutnämnda direktiven från Norges Statsbaner har ett liknande innehåll. Genom dessa bemyndigas lokala befattningshavare att utbetala ersättning intill 500 Nkr per resande i vissa skadefall. För att ersättning skall kunna utgå krävs att skadan uppkommit till följd av fel av järnvägspersonalen, t. ex. felaktig upplysning, eller försening som medfört att förbindelse inte uppnåtts med annat tåg eller med annat transportmedel, till vilket anslutning skulle ha funnits enligt tidtabell. När dessa förutsättningar är för handen, kan den resande erhålla ersättning för kostnader för bl. a. övernattning, måltider, telefonsamtal och taxi. Skada i form av förlorad arbetsförtjänst eller förlorad fritid ersätts däremot inte.

[1] Ot prop. nr 78 (1976—77) s. 24.

## 8.10 Frivillig ersättning av dröjsmålsskada enligt normer som tillämpas av SJ

Liksom åtskilliga utländska järnvägar ersätter SJ i viss utsträckning de resande för dröjsmålsskada, ehuru SJ principiellt förbehåller sig frihet från ansvar för dröjsmål vid personbefordran. Som nämnts under 8.6 har järnvägarnas partiella åtagande att ersätta dröjsmålsskada numera formen av en uttrycklig utfästelse i normalvillkoren. Denna utfästelse, som således ger den resande en formell grund för ersättningsanspråk, är emellertid inte avsedd att tillförsäkra den resande ersättning utöver den gottgörelse som järnvägarna redan tidigare ansett sig böra utge i händelse av dröjsmål. Riktlinjer för utbetalning av sådan gottgörelse har SJ utfärdat i en från den 1 september 1966 gällande intern s. k. Da-order. I denna behandlas vissa ersättningsfall, bl. a. under rubrikerna "Försummelse av SJ-personal" och "Bruten förbindelse".

Under den förstnämnda rubriken har hänförts fall i vilka den resande till följd av bevislig försummelse från järnvägens sida — t. ex. en felaktig muntlig upplysning eller en oriktigt angiven avgångstid i utlämnad platsbiljett — förletts att planera sin resa på ett sätt som i verkligheten inte går att genomföra. I sådana fall åtar sig SJ att svara för de kostnader för övernattning, måltider, telefon etc. som den resande nödgas ådra sig när han inte kan fortsätta resan. Alternativt kan ersättning utgå för kostnaden för att fortsätta resan med annat fortskaffningsmedel. Däremot medger Da-ordern normalt inte ersättning för förlorad arbetsförtjänst. Ersättning för förlorad fritid medges över huvud taget inte.

Åtminstone i vissa fall torde sådan försummelse som nu är i fråga vara att betrakta som vållande in contrahendo, för vilket järnvägen enligt vad som tidigare sagts har att svara enligt allmänna obligationsrättsliga regler. Det torde inte kunna göras gällande att dessa blivit satta åsido genom normalvillkoren art. 12.1.[1] Därför är det inte uteslutet att den resande i nu åsyftade fall kan ha en längre gående ersättningsrätt än som anges i Da-ordern.

Under rubriken "Bruten förbindelse" behandlas fallet att en av SJ befordrad resande till följd av försening förlorat anslutning till sista förbindelsen för dagen med tåg eller med annat transportmedel i samtrafik med SJ. I sådant fall kan den resande — oavsett orsaken till förseningen — enligt Da-ordern erbjudas vidarebefordran i sovvagn utan sovplatsavgift, övernattning på SJ:s bekostnad, däri inbegripet skäliga måltider, eller vidarebefordran på SJ:s bekostnad med annat transportmedel, t. ex. taxi. När avsedd anslutning förlorats kan vidarebefordran med främmande transportmedel undantagsvis bekostas av SJ, fastän ytterligare anslutning finns samma dag.

För de förseningssituationer, i vilka den resande förblir ombord på tåget, förutsätter Da-ordern inte annan gottgörelse än att fri utspisning i viss omfattning kan äga rum.

## 8.11 Dröjsmålsansvar vid personbefordran till sjöss

Enligt 188 § SjöL är bortfraktaren ansvarig för skada till följd av att passageraren försenas, om skadan vållas genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar. Det ankommer enligt 191 § SjöL på

[1] Jfr not 1 till avsnitt 8.4.

bortfraktaren att till sitt fredande från ansvarighet visa, att skadan inte orsakats genom vållande på hans sida. I bl. a. inrikes och internordisk fart är dröjsmålsansvaret i huvudsak tvingande, förutsatt att dröjsmålet kan hänföras till själva befordringen. Bortfraktarens ersättningsskyldighet gentemot en försenad passagerare är emellertid enligt 192 § SjöL begränsad till 16 000 Poincaréfrancs eller ungefär 6 000 kr, om inte bortfraktaren uttryckligen har åtagit sig vidsträcktare ansvarighet. För att freda sig mot ersättningskrav som gäller mera bagatellartade skador kan bortfraktaren enligt 193 § SjöL förbehålla sig, att passageraren skall bära en självrisk om ungefär 75 kr. Regeln om maximering av ersättningen eller förbehåll om självrisk får dock inte tillämpas, om det visas att bortfraktaren själv har vållat skadan uppsåtligen eller genom en synnerligen kvalificerad vårdslöshet.

För att få en uppfattning om hur det nu beskrivna dröjsmålsansvaret fungerar i praktiken har utredningen hos Sveriges redareförening hemställt om upplysningar i ämnet. Med anledning härav har Redareföreningen efter hörande av de medlemsrederier som bedriver passagerartrafik meddelat, att det övervägande flertalet av dessa rederier inte har ställts inför några ersättningskrav av angiven natur. Såvitt framgår av Redareföreningens svar i övrigt har ersättning för dröjsmål vid sjöbefordran utgått endast i några enstaka fall.

Redares ansvarighet för dröjsmålsskada omfattas av den s. k. Protection and Indemnity-försäkringen. Från Sveriges Ångfartygs Assurans Förening har uppgivits att man där har handlagt endast ett enda skadefall av det slag som nu är i fråga. Försäkringsbolaget Indemnitas har på förfrågan sagt sig ännu inte ha haft något försäkringsfall av ifrågavarande art.

## 8.12 Dröjsmålsansvar vid personbefordran med flyg

Också i fråga om passagerarbefordran med luftfartyg finns ett lagstadgat dröjsmålsansvar. Enligt 9 kap. 19 och 20 §§ LuftfL är fraktföraren ansvarig för skada som passageraren åsamkas till följd av dröjsmål med befordringen, förutsatt att fraktföraren inte visar, att han och hans folk har vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det har varit omöjligt för dem att vidtaga åtgärderna.

Denna reglering gör det fullt klart att fraktföraren bär presumtionsansvar vid dröjsmål. Däremot ger lagtexten inte något entydigt besked om vilken tidsutdräkt som fordras för att dröjsmål skall kunna anses föreligga. Ett överskridande av de i tidtabell angivna tiderna anses emellertid inte utan vidare innebära att dröjsmål är för handen. Det har således inte ansetts finnas något hinder för en flygtransportör att förklara, att befordringsavtalet inte innefattar någon skyldighet för honom att hålla de tidtabellsenliga tiderna.[1] Att det föreligger kontraktsbrott från flygtransportören sida torde därför inte kunna göras gällande, om inte förseningen är mycket betydande.

Också flygtransportörens ansvarighet för skada som resande lider genom dröjsmål är summamässigt begränsad. Maximiersättningen vid dröjsmålsskada är emellertid den samma som vid personskada, dvs. 270 000 kr per resande, om transportören är ett svenskt lufttrafikföretag.

[1] Jfr av IATA antagna allmänna villkor för passagerarbefordran, i vilka Art. X 1. (a) lyder: Times shown in the ticket, timetables or elsewhere are not guaranteed and do not form part of the contract of carriage and Carrier assumes no responsability for making connections.

## 8.13 Dröjsmålsansvar vid personbefordran på väg

I fråga om personbefordran med vägfordon har, i motsats till vad som är förhållandet beträffande sjö- eller flygbefordran, någon lagreglering av dröjsmålsansvaret inte genomförts i Sverige. Det synes över huvud taget vara svårt att med någon bestämdhet säga vad som enligt svensk rätt gäller i fråga om vägfordonspassagerares rätt till ersättning för dröjsmålsskada.

På hemställan av utredningen har Svenska Busstrafikförbundet utfört en enkätundersökning angående bussföretagens behandling av krav som framställts av passagerare med anledning av dröjsmål vid bussbefordran. Därvid har ett femtontal busstrafikföretag av olika karaktär fördelade över hela landet anmodats besvara ett antal av utredningen ställda frågor. Av svaren framgår följande.

Inget av de tillfrågade företagen har reglerat frågan om dröjsmålsersättning i standardavtal. Inget av företagen har heller någon bestämd uppfattning om vilka allmänna kontraktsrättsliga grundsatser som kan anses tillämpbara i sammanhanget. Genomgående anser de tillfrågade företagen, att det är svårt att precisera vilken tidsutdräkt som fordras för att dröjsmål skall anses föreligga; detta kan bäst bedömas från fall till fall med beaktande av de stora olikheterna mellan exempelvis stadstrafik med täta turer och långväga veckoslutstrafik. De flesta av de tillfrågade företagen är villiga att ersätta fördyring men ej värdebortfall.[1] Några företag anser, att det inte finns någon principiell skillnad mellan dessa skadeformer utan att ersättningsfrågan oavsett skadans typ måste bedömas från fall till fall. Vid värdebortfall kan dock några större ersättningar inte komma i fråga, eftersom konsekvenserna eljest skulle kunna bli orimliga. Några företag har betalt ersättning motsvarande en halvtimmes arbetsförtjänst till några trafikanter som fått löneavdrag som en följd av att bussen varit försenad. Såvitt Busstrafikförbundet känner till har inte något av dess medlemsföretag krävts på något betydande belopp i ersättning för värdebortfall. Det har därför aldrig varit aktuellt att överväga åtgärder för att begränsa ersättningsbeloppens storlek vid värdebortfall. Inget av de tillfrågade företagen kan ange det sammanlagda beloppet av utgivna dröjsmålsersättningar på annat sätt än att beloppet är mycket ringa. Ett företag med veckoslutstrafik har avsatt en halv procent av biljettintäkterna till en fond för dröjsmålsersättningar. De ersättningskrav som framställs med anledning av dröjsmål vid personbefordran är enligt de flesta av de tillfrågade företagen till övervägande delen berättigade och blir därför i regel bifallna. Något fall i vilket frågan om resandes rätt till dröjsmålsersättning har dragits under domstols prövning är inte känt. Inom busstrafiken förekommer det inte att dröjsmålsansvaret vid personbefordran täcks genom försäkring.

I anslutning till enkätundersökningen har Svenska Busstrafikförbundet uttalat, att undersökningen bekräftat förbundets uppfattning att ersättningsanspråk på grund av dröjsmål vid personbefordran endast förekommer i ringa omfattning och knappast torde utgöra något problem för bussföretagen. Förseningar till följd av trafikolyckor och motorhaverier kan oftast effektivt begränsas genom snabb insats av reservfordon. Särskilt är detta fallet beträffande trafik i eller i närheten av tätorter. Grundinställningen inom busstrafikbranschen är emellertid att transportören skall ersätta bevisliga dröjsmålsskador i den mån dessa inte har orsakats av force majeure. För busstrafikens del

[1] Om innebörden av dessa uttryck se under 8.2.

är enligt förbundets uppfattning en lagreglering av dröjsmålsansvaret vid personbefordran inte påkallad, eftersom ersättningsfrågorna torde lösas bättre och smidigare på det sätt som nu tillämpas.

Dröjsmålsansvaret vid personbefordran med vägfordon har, såvitt utredningen känner till, inte heller reglerats i någon internationell överenskommelse. En sådan reglering föreslogs dock i det utkast till konvention angående avtal om internationell befordran av resande och resgods på väg (CVR) vilket år 1961 framlades av institutet för privaträttens förenhetligande (UNIDROIT). Enligt utkastet skulle transportören vara ansvarig för dröjsmålsskada som han eller hans medhjälpare vållat eller som — oavsett vållande — orsakats av föraren av fordonet eller av fel på detta. Vidare skulle transportören, om han hyrt fordonet av annan, svara för vållande på dennes sida. Transportörens ersättningsskyldighet skulle omfatta alla former av skada, som passageraren visade att han lidit. Ersättningen skulle dock inte överstiga dubbla befordringsavgiften, om inte transportören särskilt åtagit sig en vidsträcktare ersättningsskyldighet.

Vid den mellanstatliga behandlingen av konventionsutkastet ansågs emellertid de föreslagna reglerna om dröjsmålsansvaret inte vara acceptabla, och inte heller lyckades staternas företrädare finna någon reglering, som de ansåg tillfredsställande. Den år 1973 antagna CVR, som för övrigt inte tillträtts av Sverige, saknar därför regler om dröjsmål.

## 8.14 Behovet av lagreglerat dröjsmålsansvar i spårbunden passagerartrafik

Lagbestämmelserna om sjö- eller flygtransportörs ansvarighet för dröjsmålsskada vid personbefordran är tillämpliga på alla former av sådan skada. Någon skillnad görs således i SjöL och LuftfL inte mellan fördyring och värdebortfall. Enligt utredningens mening finns det emellertid anledning att vid en bedömning av lämpligheten av en motsvarande lagreglering för spårtrafikens del behandla fördyring och värdebortfall var för sig, eftersom bedömningen inte nödvändigtvis behöver ge samma resultat i fråga om båda skadeformerna.

Som förut nämnts lämnas i åtskilliga situationer ersättning för fördyring i enlighet med avtalsvillkor som nyligen utformats i överensstämmelse med redan befintliga interna järnvägsföreskrifter. Dessa föreskrifter synes ha väsentligen samma innehåll som motsvarande utländska ersättningsnormer i vår närmaste omvärld. Klagomål över restriktivitet från järnvägarnas sida när det gäller att ersätta fördyring har självfallet framförts, bl. a. hos konsumentombudsmannen, men såvitt utredningen kan bedöma synes något mera utbrett missnöje med nuvarande ersättningssystem inte ha kommit till uttryck. Detta system har också godtagits av konsumentombudsmannen, sedan dess tillämplighet fastslagits i avtalsvillkorets form. Fördyring torde sällan innebära någon alltför kännbar skada vad beloppets storlek beträffar. Däremot torde skadan ofta vara kännbar på det sättet att den resande inte för ögonblicket har tillräckliga medel för att möta fördyringen. Det viktigaste kravet på ersättningsförfarandet förefaller därför vara att följderna av fördyringen kan elimineras snabbt, helst på sådant sätt att den resande över huvud taget inte behö-

ver göra några utlägg. En sådan ordning torde förutsätta att lokala befattningshavare ges tämligen fria händer i ersättningsfrågor. Man kan inte bortse från risken att en lagstiftning om dröjsmålsersättning skulle få den verkan att prövningen av ersättningsfrågorna bleve omständligare och måhända också restriktivare. Enligt utredningens bedömning skulle — såvitt angår fördyring — en lagreglering av spårtrafikföretagens ansvar för dröjsmål knappast innebära någon fördel för de resande utan snarare risk för en försämring av deras situation, t. ex. genom att järnvägspersonalen på ett sätt som inte nu förekommer skulle ägna sig åt att pröva om inte något av de ansvarsbefriande moment som en lagstiftning trots allt måste innehålla kunde vara tillämpligt i det aktuella fallet.

När det gäller värdebortfall tycks järnvägarna i mycket ringa omfattning avvika från sin principiella ståndpunkt att inte medge ersättning för dröjsmålsskada vid personbefordran. Gentemot en resandes krav på ersättning för dröjsmål kan järnvägarna för närvarande invända, att sådan ersättning är utesluten med hänsyn till innehållet i det på normalvillkoren grundade befordringsavtalet. Även om frågan om den resandes rätt till ersättning för dröjsmål över huvud taget inte hade berörts genom något avtalsvillkor, skulle det emellertid enligt utredningens uppfattning vara tveksamt, om den resande med framgång skulle kunna hävda någon rätt till sådan ersättning. I vart fall måste ovissheten om vad som i frånvaro av avtalsreglering kan anses gälla i detta avseende antas verka i hög grad hämmande på dem som skulle vilja göra anspråk på ersättning. I den mån det bedöms som rimligt att resande skall ha rätt till ersättning för värdebortfall till följd av dröjsmål vid järnvägsbefordran, synes den enda praktiskt möjliga lösningen vara att innebörden av denna rätt bestäms genom lagstiftning.

Det finns inte mycket underlag för en bedömning av behovet av en lagstiftning som tillgodoser resandes krav på ersättning för värdebortfall till följd av befordringsdröjsmål. Att det inträffar ett inte obetydligt antal fall av sådan dröjsmålsskada torde få tas för givet. I det stora flertalet av dessa fall verkar det dock röra sig om tämligen obetydliga skadebelopp. Som redovisats under 8.8 gäller för spårbunden närtrafik i Östtyskland ett ersättningssystem, enligt vilket ersättning kan utgå redan om en kvarts försening orsakat en skada av några kronors värde. Utredningen anser för sin del, att de resande knappast kan vara betjänta av en lagfäst rätt till ersättning för endast obetydliga värdebortfall. Av de ökade befordringsavgifter, varmed en sådan rätt måste bekostas, får nämligen en oproportionerligt stor del antas bli förbrukad för administrations- och utredningsändamål. Lagstiftaren har också valt att lämna bagatellskador utanför den tvingande reglering av dröjsmålsansvaret som genomförts i SjöL.

Vad beträffar de fall då resande tillfogas ett mera betydande värdebortfall genom dröjsmål vid spårbunden befordran kan vissa principiella skäl anföras för att den resande bör tillerkännas laglig rätt till ersättning härför. Sålunda kan helt allmänt sägas att en avtalspart har att ersätta sin motpart för skada, som han vållat denne genom att inte uppfylla sina avtalsförpliktelser. Vidare kan hävdas att spårtransportörer inte bör behandlas annorlunda än sjö- och flygtransportörer, vilkas ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran har reglerats i lag.

Behovet av lagstadgad rätt till ersättning för större värdebortfall till följd av

dröjsmål vid personbefordran förefaller emellertid rent kvantitativt vara ringa. Dröjsmålsersättning vid sjöbefordran tycks över huvud taget ha krävts endast i enstaka fall.[1] Inom busstrafiken är inte något enda fall känt, i vilket krav på ersättning för något större värdebortfall har förekommit.[2]

Att krav på ersättning för större värdebortfall är sällsynta kan möjligen sammanhänga med att endast skada som den resande själv har lidit är ersättningsgill. För skada som den resandes arbetsgivare eller annan tredje man har lidit till följd av att den resande har försenats kan ersättning inte utgå enligt gällande skadeståndsregler. Denna omständighet gör att skadeersättningar för värdebortfall på grund av dröjsmål vid personbefordran kan komma att fördelas på ett sätt som för de flesta människor ter sig något nyckfullt. Än egendomligare skulle emellertid följderna kunna bli om skadeståndsrättsliga grunder genom lagreglering gjordes tillämpliga på ersättning för fördyring. Trafikföretagen skulle då kunna se sig föranlåtna t. ex. att inte bekosta måltider och övernattning för resande som kunde tänkas i efterskott få kostnaderna härför täckta genom traktamenten.

En omständighet som avsevärt försvårar en lagreglering av järnvägs ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran är att järnvägsresor i betydligt större utsträckning än sjö- eller flygresor består av på varandra följande delbefordringar med skilda transportenheter. Om försening inträffar under en delbefordran blir därför ofta följden för järnvägstrafikens del antingen att förseningen sprider sig till andra tidsmässigt samordnade delbefordringar eller att ytterligare försening uppstår för de redan försenade resandena genom att en avsedd förbindelse med annan transportenhet har gått förlorad. En lagreglering av dröjsmålsansvaret vid personbefordran måste rimligtvis innehålla någon spärr som förhindrar att en inträffad försening kan utlösa dröjsmålsansvar inom alla delar av ett vittförgrenat järnvägsnät. Härigenom kommer emellertid ett stort antal resande att uteslutas från den rätt till skadeersättning, vilken skulle stå vissa andra resande i praktiskt sett likartade situationer till buds. En reducering av antalet fall i vilka dröjsmålsansvar skulle kunna komma i fråga, skulle också järnvägarna själva kunna åstadkomma genom att inte låta samma avtal omfatta hela befordringen mellan orter som saknar direkt förbindelse utan endast erbjuda separata befordringsavtal för varje delsträcka.

Utredningens bedömning av lämpligheten av en lagreglering av spårtrafikföretags ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran kan sammanfattas sålunda. Såvitt angår de vanligaste formerna av sådan dröjsmålsskada som utredningen kallar fördyring lämnar järnvägarna ersättning enligt utfästelse i normalvillkoren och i överensstämmelse med interna normer som redan tillämpats länge. De möjligheter till ersättning för fördyring vilka härigenom beretts de resande får anses motsvara rimliga krav, och 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. I fråga om dröjsmålsskador i form av mindre värdebortfall måste lagreglering anses olämplig. Däremot hyser utredningen i princip sympati för en lagregel av innebörd att järnvägspassagerare tillförsäkras rätt till ersättning för större värdebortfall till följd av dröjsmål. Enligt utredningens mening måste det emellertid befaras, att en sådan lagregel måste förses med så

[1] Se under 8.11.

[2] Se under 8.13.

vidsträckta begränsningar, att ersättningsskyldighet för järnvägen i själva verket skulle te sig som en ganska ovanlig och, sett från de resandes synpunkt, tämligen slumpmässigt inträffande följd.

Utredningen är därför inte beredd att föreslå någon lagregel om spårtrafikföretags ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran. Som framgått av det nyss sagda grundas detta ställningstagande delvis på utredningens uppfattning om svårigheterna att utforma en lagtext, vilken på ett sätt som inte kan uppfattas som enbart godtyckligt anger när ersättningsskyldighet skall inträda eller inte inträda. Utredningen redogör därför i det följande för de avvägningsproblem som man enligt utredningens uppfattning främst måste ta ställning till, om man trots allt önskar ställa upp en allmän lagregel om spårtrafikföretags ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran.

## 8.15 Grundläggande frågor vid lagreglering av dröjsmålsansvar

### 8.15.1 *Bestämning av begreppet dröjsmål*

Som förutsatts under 8.1 skall dröjsmål anses föreligga, när befordringen inte har slutförts eller kan förutses inte komma att slutföras inom avtalad tid. Bestäms begreppet dröjsmål på detta sätt, måste man avgöra vilken tid som båda parter har förutsatt att befordringen högst skulle ta. Det har ibland gjorts gällande att järnvägarna genom att i tidtabell ange viss tid för en befordran också har ådragit sig en avtalsförpliktelse att utföra befordringen inom den angivna tiden. Utredningen har emellertid för sin del svårt att se hur tidtabellsangivelserna automatiskt kan få karaktär av avtalsinnehåll. Det torde tvärtom få anses ligga i sakens natur att tidtabellstiderna betraktas som idealtider, vilka ibland måste överskridas. Skulle varje överskridande av en tidtabellsenlig ankomsttid betraktas som ett i princip ersättningsberättigande dröjsmål, ligger det nära till hands att anta att järnvägarna skulle förlänga de tidtabellsenliga befordringstiderna med sådana marginaler, att tiderna sällan kom att överskridas trots att störningar inträffat i trafiken. Så beskaffade tidtabeller skulle inte vara till fördel för allmänheten.

Även om tidtabellerna således inte i mera direkt mening kan anses höra till avtalsinnehållet, måste det antas att parterna i ett befordringsavtal i allmänhet förutsätter, att avtalet skall fullgöras utan någon betydande avvikelse från de tidtabellsenliga tiderna. En avsevärd försening måste följaktligen anses innebära bristande uppfyllelse av befordringsavtalet från järnvägens sida. Hur stor en försening måste vara för att kunna betraktas som skadeståndsgrundande kontraktsbrott är emellertid svårt att säga och om svaret skall vara beroende av en prövning av varje särskilt fall, lämnas den resande i en besvärande ovisshet beträffande frågan om det verkligen finns grund för ersättningskrav. Det kan därför ifrågasättas om man inte vid en lagreglering av dröjsmålsansvaret vid spårbunden personbefordran måste använda tekniken att genom en schablonregel fastställa en förseningsfrist som tillägg till den tidtabellsenliga befordringstiden. Först om också förseningsfristen överskrids, skulle dröjsmål anses föreligga. Utredningen har i sitt arbete på en lagtextmodell avseende dröjsmålsansvaret utgått från att dröjsmål vid personbefordran skall anses föreligga, om befordringen till den resandes bestämmelseort inte slutförts inom två timmar från den tidtabellsenliga ankomsttiden.

### 8.15.2 *Grunden för dröjsmålsansvar*

Att dröjsmål kan konstateras är självfallet inte tillräckligt för att järnvägen skall anses ansvarig för dröjsmålet. Huruvida ansvar skall inträda beror på vad som har orsakat dröjsmålet.

När man skall diskutera vilka dröjsmålsorsaker som järnvägen bör svara för, faller det sig naturligt att utgå från de ansvarsregler som är tillämpliga på närliggande områden. Sådana regler får anses vara dels de ansvarsregler som i övrigt gäller vid personbefordran med järnväg, dels de särskilda regler om dröjsmål vid personbefordran vilka gäller i fråga om andra transportmedel.

Den ansvarighet som järnväg i allmänhet har för skada som åsamkas passagerare i samband med befordran kan betecknas som ett rent strikt ansvar med undantag för force majeure. Enligt den formulering som används i 3 § lagen (1976: 58) om järnvägs ansvarighet vid befordran av resande betyder force majeure "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". Att avgöra vilka åtgärder som "rimligen" kan krävas av järnvägen kan tyckas vara svårt, eftersom rimlighetsavvägningen avser en jämförelse mellan järnvägens ekonomiska insatser å ena sidan och risken för personskador å andra sidan. I själva verket torde emellertid rimligheten av kravet på en viss åtgärd oftast framstå som ganska självklar, eftersom järnvägen utan vidare kan anses skyldig till långtgående insatser för att undvika personskada. När det gäller att avgöra vilka ekonomiska uppoffringar från järnvägens sida som kan vara rimliga för att undvika rena förmögenhetsskador i form av dröjsmålsskador, måste man uppenbarligen på ett annat sätt än vid personskador ta hänsyn till proportionerna mellan kostnaden för åtgärden och den skada som kan undvikas genom åtgärden.

En force majeure-regel synes följaktligen vara svårtillämpbar på dröjsmålssituationer, t. ex. när dröjsmålet har orsakats av snöhinder, som skulle ha kunnat bemästras med ett kraftigt uppbåd av resurser. Om järnvägarna ålades ett rent strikt dröjsmålsansvar med undantag endast för force majeure, skulle det också innebära att järnvägarna i detta avseende finge bära ett väsentligt strängare ansvar än de övriga transportmedlen. Det brukar visserligen framhållas, att skillnaden mellan rent strikt ansvar och presumtionsansvar i praktiken inte blir särskilt stor. När det gäller dröjsmål vid järnvägstrafik torde emellertid detta påstående inte hålla streck.

Anledningen härtill är att söka i den omfattande och komplicerade driftapparat som är säregen för järnvägarna. I denna kan det lätt uppkomma störningar (strömavbrott etc.) som inte är resultat av någons vållande men å andra sidan inte kan betraktas som fall av force majeure, eftersom de inte beror på någon omständighet som utifrån har inverkat på driftapparaten. Det kan ifrågasättas om inte det stora flertalet dröjsmålsorsaker vid personbefordran med järnväg är just casuella händelser utan force majeure-karaktär.

En anknytning av dröjsmålsansvaret till reglerna om personskadeansvar i 1976 års lag stöter således på svårigheter av både teknisk och materiell natur. Några svårigheter att till järnvägsområdet överföra de principer som har knäsatts i SjöL och LuftfL synes däremot inte föreligga när det gäller själva grundlaget för dröjsmålsansvaret. Det synes därför ligga närmast till hands att

låta också ett eventuellt ansvar för järnvägs dröjsmål vid personbefordran vila på culpaprincipen.

### 8.15.3 *Bevisskyldigheten*

När det gäller att avgöra huruvida dröjsmålet uppkommit till följd av orsak för vilken transportören svarar, intar både SjöL och LuftfL den ståndpunkten att transportören, om han vill freda sig från ansvar, måste visa att dröjsmålet inte har uppkommit genom vållande på hans sida. Om dröjsmålsansvaret skulle regleras i lag också i fråga om personbefordran med järnväg, måste uppenbarligen även här en på detta sätt omvänd bevisbörda tillämpas. En resande kan nämligen endast i undantagsfall tänkas ha sådan insyn i järnvägsdriften att det blir möjligt för honom att påvisa vad som har orsakat ett inträffat dröjsmål.

### 8.15.4 *Försening som inte inträffat under den resandes befordran*

Att en resande ankommit till bestämmelseorten för sent behöver självfallet inte bero på att en försening inträffat under befordringen utan kan vara följden av att transportmedlet inte avgått från avreseorten i rätt tid. Förseningar av sistnämnda art omfattas inte av dröjsmålsansvaret enligt SjöL.[1] Däremot kan dröjsmålsansvaret enligt LuftfL tillämpas också på fallet att befordringen påbörjas för sent.[2] Om man avgränsar tillämpningsområdet för dröjsmålsansvaret på sådant sätt att en redan vid avgången från avreseorten föreliggande försening blir utan betydelse skulle detta för järnvägsbefordringarnas del otvivelaktigt innebära en sakligt sett ganska omotiverad olikhet i behandlingen av likartade skadefall. Det kan visserligen hävdas att en resande, som redan före resans början kan förutse att framkomsten inte kommer att äga rum vid avsedd tid, har möjlighet att ändra sina planer. I praktiken torde en sådan handlingsfrihet emellertid ofta vara illusorisk. Inte desto mindre synes det vara nödvändigt att en eventuell lagreglering av järnvägs ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran begränsas att gälla sådana oförutsedda förseningar som inträffar sedan den resande har anträtt resan. Det för järnvägstrafiken typiska förhållandet, att verkningarna av en försening sprider sig inom ett vittförgrenat nät, skulle annars kunna leda till att frågan om dröjsmålsansvar aktualiseras i en utsträckning som knappast kan överblickas.

### 8.15.5 *Ersättningsgill skada*

Ersättningsskyldigheten för skada begränsas av den allmänna regeln att skadestånd inte skall utgå när orsakssambandet mellan skadehandling och skadeeffekt är så uttunnat att "adekvat kausalitet" inte kan anses föreligga. Det är emellertid, särskilt vid ren förmögenhetsskada, svårt att i förväg bedöma vilka konkreta resultat denna regel kan medföra. För att det skall bli möjligt att med någon större grad av säkerhet förutsäga de ekonomiska konsekvenserna av en viss ansvarighet har lagstiftaren i vissa fall fastställt en översta gräns för ersättningens storlek.

I fråga om ersättning för dröjsmålsskada vid personbefordran har, som tidigare nämnts, en sådan begränsning införts i 192 § SjöL. Vid sjöbefordran

[1] Se NJA II 1975 s. 338.

[2] Se NJA II 1938 s. 333.

behöver därför transportören — om han inte särskilt har åtagit sig det — inte ersätta passagerares dröjsmålsskada i den mån denna överstiger ca 6000 kr. Också vid flygbefordran är dröjsmålsansvaret summamässigt begränsat, även om begränsningen här knappast kan anses ha praktisk betydelse.

Såvitt utredningen kunnat finna är det sällsynt att dröjsmålsskador uppgår till mera betydande belopp. Detta hindrar emellertid inte att mycket betydande ersättningskrav kan tänkas förekomma i enstaka fall. Att ålägga järnvägarna, dvs. resandekollektivet, att i dessa fall fullt ut ersätta skadan förefaller inte rimligt. Vid en eventuell lagreglering av järnvägs ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran torde därför någon form av summamässig begränsning av ersättningsskyldigheten te sig ofrånkomlig.

När det har gällt att fastställa vilken ersättning som maximalt kan utgå för dröjsmålsskada, har man ibland använt metoden att ställa maximiersättningen i relation till befordringsavgiften.[1] Enligt utredningens mening ger emellertid denna metod otillfredsställande resultat om den tillämpas på personbefordran. I stället bör ersättningens maximibelopp vara lika för alla resande. Vid diskussion av maximibeloppets storlek förefaller det naturligt att anknyta till den ersättningsnivå som ganska nyligen fastlagts i SjöL. Liksom rätten till ersättning för skada på personliga tillhörigheter och handresgods bör rätten till dröjsmålsersättning värdesäkras genom att maximiersättningen anges i relation till basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring. Ett halvt basbelopp motsvarar för närvarande ungefärligen den maximiersättning som kan utgå enligt SjöL för resandes skada till följd av dröjsmål med hans befordran.

Vad beträffar annan dröjsmålsskada än fördyring kan det vara rimligt att trafikföretagen inte betungas med bagatellartade krav. Det skulle därför kunna komma i fråga att fastställa också ett belopp, vartill värdebortfall minst måste uppgå för att vara ersättningsgillt.

## 8.16 Utredningens lagtextmodell

På grundval av de principiella resonemang som redovisats under 8.15 har utredningen utformat följande modell för en lagbestämmelse om spårtrafikföretags ansvarighet för dröjsmål vid personbefordran. Formuleringen av bestämmelsen förutsätter att den placeras i 2 kap. i utredningens förslag till järnvägstrafiklag. Hänvisningen till 1 och 2 §§ innebär därmed att personskada eller skada avseende egendom som resande bär på sig eller medför som handresgods inte skall ersättas som dröjsmålsskada.

"Lider resande genom dröjsmål med befordringen annan skada än som avses i 1 eller 2 §, är järnvägen ansvarig härför, om den ej visar att dröjsmålet icke har orsakats av fel eller försummelse på järnvägen sida.

Dröjsmål skall anses föreligga om järnvägen överskrider den befordringstid med vilken den resande vid resans början skäligen hade kunnat räkna, dock endast om ankomsten till den resandes bestämmelsestation sker senare än två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden."

Den ovan angivna texten finge kompletteras med en bestämmelse om begränsning av järnvägens ersättningsskyldighet. Om en sådan bestämmelse placeras i anslutning till regeln i 2 kap. om begränsning av ersättningen för sakskada, skulle bestämmelsen kunna formuleras sålunda.

[1] Se t. ex. under 8.8.

"Motsvarande begränsning gäller i fråga om ersättning för skada som avses i X §. För annat än den resandes skäliga kostnader till följd av dröjsmålet lämnas sådan ersättning endast för den del av skadan som överstiger 100 kronor."

Enligt utredningens uppfattning kan tillämpningsområdet för dröjsmålsansvaret inte utan allvarliga olägenheter för spårtrafikföretagen utsträckas längre än som skett i den nu redovisade lagtextmodellen. Trots detta måste man konstatera, att så många förseningsfall lämnats utanför den skisserade lagregleringen att det kan ifrågasättas, om denna kan ha något egentligt intresse för resandekollektivet. Som nämnts redan under 8.14 har utredningen därför avstått från att presentera lagtextmodellen som lagförslag.

# II Specialmotivering

## 1 Förslaget till järnvägstrafiklag

1 KAP.

1 §

Denna paragraf innehåller i första meningen en huvudregel om lagens geografiska tillämpningsområde. Till sin innebörd motsvarar huvudregeln den i 10 § första stycket 1976 års lag upptagna regeln om svensk domsrätt. Förutsättningen för lagens tillämplighet är i allmänhet att den aktuella tvisten hänför sig till järnvägstrafik på bana i Sverige eller på svensk tågfärja. Någon gång kan lagen bli tillämplig på skada som inträffat utomlands. Detta kan bli fallet inte bara när resande eller annan tillfogats skada genom järnvägsdriften ombord på svensk tågfärja i utlandet. Också när enligt 2 kap. 3 § annat transportmedel än järnväg används för passagerarnas befordran efter driftsavbrott på svensk bana skulle det kunna tänkas att en skada inträffar utomlands och att denna kan komma att omfattas av lagen. Detta kan dock inte gälla annan skada än sådan som uppkommer på resandes person eller på egendom som han bär på sig eller för med sig som handresgods.

Att reglerna i 1976 års lag lagts till grund för bestämningen av den föreslagna lagens geografiska tillämpningsområde har till följd att lagen inte kommer att omfatta skada som uppkommer genom järnvägsdrift på utländsk tågfärja ens om denna befinner sig i svensk hamn. Skulle någon skada uppkomma i denna situation 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.

Undantag från huvudregeln om lagens geografiska tillämpningsområde skall enligt lagtexten gälla i de fall som angivits särskilt. Så har skett i 3 kap. 1 § och i 4 kap. 1 §. Undantaget i 3 kap. 1 § avser tvistefråga rörande godsbefordran som är underkastad det internationella fördraget om godsbefordran med järnväg (CIM). Också på sådan tvistefråga kan emellertid lagen vara tillämplig, nämligen om det av CIM följer att frågan skall bedömas enligt intern svensk rätt. På motsvarande sätt undantas genom 4 kap. 1 § från lagens tillämpningsområde sådana tvister 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 kan följa av CIM eller CIV att intern svensk rätt skall tillämpas på trafik i utlandet, innebär bestämmelserna om lagens tillämpningsområde inte något hinder för detta.

I fråga om lagens sakliga tillämpningsområde framgår av paragrafens första mening att detta generellt omfattar trafik med järnväg. Av andra me-

ningen 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 och reglerna i 5 kap. om spårtrafikföretags driftsansvar i utomkontraktuella förhållanden. Endast i fråga om sistnämnda ansvarighet innebär lagen någon ändring av gällande regler för tunnelbanornas och spårvägarnas del. När reglerna om godsbefordran och befordran av inskrivet resgods inte föreslagits för tillämpning för tunnelbana och spårväg, har utredningen utgått från att sådan befordran inte bedrivs eller kommer att bedrivas med dessa fortskaffningsmedel i en omfattning som påkallar lagstiftning.

2 §

Första stycket av denna paragraf anger som huvudregel att lagens bestämmelser är ensidigt tvingande till förmån för spårtrafikföretagens kunder. Styckets text har utformats på väsentligen samma sätt som 2 § 1976 års lag med tillägget att den tvingande regleringen gäller också i förhållande till avsändare eller mottagare av gods. Detta tillägg har sin sakliga motsvarighet i 2 § järnvägstrafikstadgan.

I paragrafens andra stycke anges vissa undantag från lagens tvingande karaktär. Enligt förslaget skall det vid godsbefordran fortfarande finnas möjligheter att avtala avvikelser från författningstexten även till transportkundens nackdel, om sådana betingelser är för handen som nu anges i 75 § järnvägstrafikstadgan. I enlighet härmed skall även sådant avtalsvillkor kunna anses bindande som innebär att transportkunden avstår från rätt som han har enligt lagen, förutsatt att villkoret kan anses skäligt med hänsyn till godsets ovanliga eller farliga beskaffenhet eller med hänsyn till godsets tillstånd eller de särskilda förhållanden under vilka befordringen skall utföras. Undantag från den tvingande regleringen bör emellertid med stöd av detta stycke kunna medges i större utsträckning än för närvarande. I fråga om riktlinjerna för en sådan utvidgning av avtalsfriheten hänvisar utredningen till framställningen i avsnitt 4.2.3.2.

Enligt 6 § i detta kapitel får talan mot järnväg om ersättning för skada som avses i järnvägstrafiklagen väckas vid vissa angivna domstolar. Rätten att väcka talan vid sådan domstol kan en transportkund enligt huvudregeln om lagens tvingande natur i princip inte frånsäga sig. Det har emellertid ansetts riktigt att bibehålla nuvarande möjligheter att ingå bindande skiljeavtal med tanke på framtida tvist rörande befordran av gods eller inskrivet resgods. Undantag från den tvingande regleringen har därför föreskrivits också i fråga om klausuler som innebär att sådan tvist inte skall prövas i annan ordning än genom skiljeförfarande.

3 §

Enligt 76 § järnvägstrafikstadgan är järnväg skyldig att ersätta skada som tillskyndas en presumtiv trafikant genom att järnvägen åsidosätter sin offentligrättsliga plikt att åtaga sig befordringsuppdrag. I järnvägstrafiklagen föreskrivs motsvarande skadeståndsskyldighet i denna paragraf. En förutsättning

för paragrafens tillämplighet är självfallet att spårtrafikföretaget på grund av särskild föreskrift var skyldigt att utföra befordringen. Någon sådan föreskrift har inte tagits upp i järnvägstrafiklagen. Prövningen av frågan i vad mån ett spårtrafikföretag skall ha befordringsplikt faller utanför utredningens uppdrag. Utredningen föreslår emellertid att nu gällande föreskrifter i järnvägstrafikstadgan om offentligrättslig befordringsskyldighet utan ändring i sak förs samman i en förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m. I texten till denna paragraf förutsätts att befordringsskyldighet kan åläggas spårtrafikföretag också i annan ordning.

4 §

Järnvägens ansvarighet enligt järnvägstrafiklagen vilar i de flesta fall på objektiv grund. Enligt vissa lagrum, såsom 2 kap. 2 § andra stycket och 5 kap. 1 § andra stycket, är emellertid järnvägens skadeståndsskyldighet helt eller delvis beroende av att vållande kan läggas järnvägen till last. Förekomsten av vållande kan ha betydelse också för beräkningen av skadestånd, eftersom de för vissa skadetyper föreskrivna ersättningsbegränsningarna inte får tillämpas när skadan har vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Att i dessa fall ansvarigheten inträder eller ersättningsbegränsningarna bortfaller när järnvägen själv, dvs. dess högsta organ, gjort sig skyldig till det angivna vållandet är utan vidare klart. I regel är emellertid vållandet att finna hos någon annan. Denna paragraf anger när vållande av annan än järnvägen själv skall tillräknas järnvägen. Därutöver fastslås att sådan handling eller underlåtenhet som nämns i paragrafen generellt skall betraktas som en järnvägens handling eller underlåtenhet. 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.

Paragrafens text är hämtad från 6 § 1976 års lag. Till sitt innehåll överensstämmer paragrafen också med 8 § järnvägstrafikstadgan och med 6 § vägtransportlagen.

5 §

För fordringar som har uppkommit med anledning av järnvägs verksamhet finns för närvarande särskilda preskriptionsregler i 10 § 1886 års lag, 9 § 1976 års lag samt 87 och 88 §§ järnvägstrafikstadgan. Vissa fordringar mot järnväg måste också i fortsättningen vara underkastade specialpreskription. Detta är fallet med fordringar som avser ersättning för personskador eller vissa sakskador som tillfogats resande i samband med internationell befordran. När det gäller sådana fordringar måste nämligen de nationella preskriptionsreglerna stämma överens med innehållet i tilläggskonventionen till CIV. Vid tillkomsten av 1976 års lag ansågs det lämpligt att göra i huvudsak samma regler tillämpliga på preskription av fordringar som i motsvarande fall uppkommit i samband med inrikes befordran. Det finns inte nu anledning att överväga någon annan lösning. Till denna paragraf har utredningen därför utan någon ändring i sak fört över preskriptionsbestämmelserna i 9 § 1976 års lag. Dessa bestämmelser har kommenterats i prop. 1975/76: 7 s. 84—87.

Vad gäller andra fordringar än som avses i sistnämnda lagrum kan det sättas i fråga, om de bör vara underkastade specialpreskription eller om allmänna preskriptionsregler bör tillämpas också på dem. I prop. 1976/77: 5 med förslag till preskriptionslag uttalade föredragande statsrådet (s. 180), att han ansåg det vara en fördel om de särskilda preskriptionsreglerna så långt möjligt bringas i överensstämmelse med de allmänna preskriptionsbestämmelserna. Eftersom den främsta skillnaden mellan specialpreskriptionsreglerna och preskriptionsförordningens bestämmelser är att specialreglerna i allmänhet föreskriver en kortare preskriptionstid än preskriptionsförordningen, skulle enligt statsrådet förutsättningarna för att anpassa de särskilda reglerna till de allmänna öka, om den allmänna preskriptionstiden förkortas. I fråga om preskriptionsreglerna i bl. a. 1886 och 1976 års lagar ansåg emellertid statsrådet (s. 183) en samordning med allmänna regler inte vara aktuell, och han hänvisade därvid till att den angivna lagstiftningen i stor utsträckning är konventionsbunden eller på annat sätt har samband med internationella överenskommelser.

Som nyss nämnts är detta fallet med preskriptionsreglerna i 1976 års lag. I övrigt utgör hänsynen till internationella förhållanden inte något hinder mot att preskriptionsreglerna inom det nu behandlade ämnesområdet anpassas till de allmänna reglerna i en kommande preskriptionslag.

Enligt det förslag till preskriptionslag som nu föreligger kommer huvudregeln alltjämt att vara att en fordran preskriberas först efter tio år. För sådan fordran mot konsument som avser tjänst som tillhandahålles under förhållanden motsvarande dem som anges i 1 § konsumentköplagen föreslås emellertid en preskriptionstid av 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 sådan fordran riktas mot spårtrafikutövare. De fordringar det här är fråga om är emellertid regelmässigt sådana, vars existens och storlek inte kan utrönas tillförlitligt, om inte utredning om ett visst händelseförlopp kommer till stånd inom tämligen kort tid efter att det har inträffat. För att sådan utredning över huvud taget skall bli möjlig, har rätten till talan i vissa fall gjorts beroende av att reklamation sker. I en mängd fall avses emellertid reklamation inte vara någon förutsättning för framställandet av krav. Även om kravet 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 vilka avses i lagförslagets 5 kap. gäller för närvarande — i regel — den tvååriga preskriptionsfrist som föreskrivs i 10 § 1886 års lag. Om den allmänna preskriptionstiden, såsom förutsattes i prop. 1976/77: 5, hade bestämts till tre år, skulle en anpassning av nämnda specialpreskriptionsregler till de allmänna ha varit möjlig. En anpassning som skulle innebära en förlängning av preskriptionsfristen till tio år är däremot otänkbar av skäl som nyss angetts. Som närmare anges i avsnitt 6.2.6, förordar utredningen i stället en anpassning av reglerna för preskription av utomkontraktuell fordran till de nu gällande reglerna om preskription av fordran enligt 1976 års lag. Som ersättning för preskriptionsreglerna i 1886 och 1976 års lagar och — såvitt angår fordran som grundas på vållande av spårtrafik-

utövaren själv — även för allmänna preskriptionsregler föreslås därför gemensamma preskriptionsregler i punkterna 1 och 2 i andra stycket av denna paragraf.

I fråga om krav mot järnväg med anledning av befordran av gods eller inskrivet resgods är järnvägen enligt 87 § järnvägstrafikstadgan i allmänhet berättigad att i befordringsavtalet förbehålla sig en preskriptionsfrist av ett år. Med stöd härav har järnvägarna i normalvillkoren art. 94.6 tagit in förbehåll om ettårspreskription. Antalet av järnvägspersonalen rapporterade fall av godsskador var i SJ:s trafik under 1975 över 36 000. Fastän antalet framställda ersättningskrav inte motsvarade mer än drygt hälften av de rapporterade skadorna, är det uppenbart att varje mera betydande förlängning av den nu tillämpade preskriptionstiden skulle kunna leda till en märkbar ökning av det antal ersättningskrav som järnvägen vid en given tidpunkt måste vara beredd att ta ställning till. Vissa olägenheter skulle alltså vara förknippade med en förlängning av den gällande ettårspreskriptionen. Sådana olägenheter skulle dock kunna accepteras, om en förlängning kunde väntas ge fördelar i andra hänseenden. Som framgår av avsnitt 4.2.3.19 synes emellertid något egentligt behov av en förlängning inte finnas på trafikanternas sida. Utredningen anser det lämpligt att den nuvarande i formulärrätt grundade begränsningen av preskriptionstiden lagfästs såvitt angår skadeståndsfordran mot järnväg på grund av avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods. En regel om ettårspreskription i dessa fall har därför tagits upp under punkt 3 i andra stycket av denna paragraf.

Även för anspråk som järnväg riktar mot trafikant gäller för närvarande i princip ettårig specialpreskription enligt 88 § järnvägstrafikstadgan. Detta är bland annat fallet med järnvägs anspråk mot trafikant på sådan skadeersättning som järnvägen enligt stadgan kan kräva av honom. De situationer i vilka uppkommande anspråk enligt det senast sagda för närvarande är underkastade specialpreskription är med två undantag reglerade också i den föreslagna järnvägstrafiklagen. Det ena undantaget gäller fallet att järnvägen kräver ersättning för åtgärd med gods som järnvägen innehar på grund av befordringsavtal som den har hävt av annat skäl än att den inte fått tillräckliga upplysningar om godsets farlighet. Några generella regler om hävning av befordringsavtal finns nämligen inte i utredningens förslag. Det andra undantaget gäller skada som har orsakats av inskrivet resgods. För sådan skada skall, frånsett vissa fall, allmänna skadeståndsregler tillämpas enligt utredningens förslag. I övrigt innehåller lagförslaget, som nämnts, uttryckliga regler om trafikants betalningsskyldighet i de fall som omfattas av järnvägstrafikstadgans regler om preskription av anspråk mot trafikant på ersättning för skada. De fall som sålunda behandlas i lagförslaget avser:

1. kostnad eller skada till följd av oriktig eller ofullständig uppgift i fraktsedel (3 kap. 7 §),
2. kostnad eller skada till följd av bristfällig förpackning eller felaktigt förfarande i samband med lastning (3 kap. 10 §),
3. kostnad eller skada till följd av underlåtenhet att lämna upplysning om farligt gods (3 kap. 11 §),
4. utförande av anvisning som avsändaren har lämnat med stöd av sin förfoganderätt (3 kap. 13 §),

5. kostnad som 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. kostnad eller skada till följd av att som resgods inskrivits egendom som järnvägen ej är skyldig att befordra som resgods (4 kap. 4 §).

De typer av fordringar som har nämnts nu kan sägas vara mer eller mindre säregna 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 föreslår utredningen som nämnts, att en i lag föreskriven ettårig preskriptionstid skall gälla. Som motstycke härtill bör samma preskriptionsregler ges tillämpning på järnvägarnas nu avsedda fordringar mot trafikanterna. Utredningen föreslår därför att för dessa fordringar skall gälla den preskriptionstid som anges i punkt 3 — och i förekommande fall i punkt 4 — i andra stycket av denna paragraf.

De fordringar som hittills behandlats är alla sådana som kan grundas på föreskrift i den föreslagna lagen. Denna typ av fordran avser enligt det i paragrafens första stycke använda uttryckssättet "ersättning enligt denna lag". Preskriptionsföreskrifterna i järnvägstrafikstadgan omfattar emellertid inte bara detta slags ersättningar utan också andra fordringar med anledning av befordringsavtal, såsom järnvägs fordran på betalning av befordringsavgift eller trafikants fordran på utbetalning av efterkravsbelopp som järnvägen har uppburit. Det rör sig här om fordringstyper som har nära motsvarigheter inom de flesta rättsområden och som saknar fastare anknytning till förhållanden som är speciella för spårbefordran. Det berättigade i att låta dessa fordringar vara underkastade specialpreskription kan därför sättas i fråga. Det är ingalunda självklart att den som har rätt att få ut ett av järnvägen uppburet efterkravsbelopp i preskriptionshänseende skall behandlas helt annorlunda än den som har en köpeskillingsfordran mot järnvägen.

När det gäller järnvägs fordran mot trafikant är för övrigt de berörda föreskrifterna i järnvägstrafikstadgan inte några äkta preskriptionsregler, även om de har införts under rubriken "Preskription". De innebär endast ett av regeringen givet åläggande för järnvägarna att avstå från att göra fordran av angivet slag gällande, om fordringen skall riktas mot trafikant och en ettårsfrist har gått ut. Om järnväg senare väcker talan mot trafikant, gör sig järnvägen visserligen skyldig till ett administrativt fel, men detta torde inte inverka på den civilrättsliga bedömningen av trafikantens betalningsskyldighet. Texten till 88 § järnvägstrafikstadgan har emellertid i det närmaste ordagrant återgivits i normalvillkoren. I detta sammanhang torde texten få tolkas som en bindande utfästelse från järnvägens sida att efterskänka fordran som järnvägen inte har gjort gällande inom ettårsfristen.

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 kan knappast väntas att järnvägarna skall finna denna ordning godtagbar. Därför kommer järnvägarna säkerligen att, liksom för närvarande,

avtalsvägen tillgodose sitt intresse av en kort preskriptionstid. Det får antas att förbehåll om ettårig preskriptionstid för här avsedda fordringar inte kommer att betraktas som oskäligt.

Utredningen föreslår inte någon administrativ regel med uppgift att i likhet med 88 § järnvägstrafikstadgan styra järnvägarnas handlande, när det gäller att kräva in fordringar. Det är troligt att järnvägarna ändå utformar sina standardvillkor så, att också trafikanterna blir skyddade mot att krav framställs efter utgången av en ettårsfrist. Emellertid är det inte helt säkert att så blir fallet. Även om det kunde betraktas som säkert att likställdhet mellan järnvägar och trafikanter kommer att uppnås avtalsvägen när det gäller preskription av nu berörda fordringar, kan det finnas invändningar mot att i detta sammanhang anlita denna metod för reglering av rättsförhållandet mellan parterna. Järnvägarnas normalvillkor är ett normkomplex som torde vara obekant för de flesta resande och för åtskilliga andra trafikanter som berörs av de nu diskuterade preskriptionsbestämmelserna. Sett från denna synpunkt skulle det vara lämpligare om preskriptionsfrågan i dess helhet reglerades i järnvägstrafiklagen, således också vad gäller fordringar som uppkommer i samband med befordran som omfattas av lagen men inte hänför sig till viss bestämmelse i lagen. Som framgår av första stycket av denna paragraf föreslås också lagens preskriptionsbestämmelser bli tillämpliga inte bara på "ersättning enligt denna lag" utan också på "annan betalning på grund av befordringsavtal som avses i lagen".

Med den sist citerade formuleringen har utredningen velat uttrycka att det bara är fråga om betalningar som har ett omedelbart samband med kontraktsförhållandet mellan parterna i befordringsavtalet. Hit hör exempelvis betalning eller återbetalning av befordringsavgift. Däremot är uttrycket inte avsett att omfatta sådan skadeersättning som skall utgå enligt andra rättsregler än dem lagförslaget innehåller. Ettårspreskriptionen bör således inte kunna åberopas gentemot krav på ersättning för vandalisering som resande utsatt ett spårfordon för under resan. Härvidlag tycks förslaget avvika från vad som för närvarande gäller i fråga om järnvägsbefordran. Den förut nämnda bestämmelsen i järnvägstrafikstadgan om senaste tidpunkt för väckande av talan gäller visserligen bara "talan enligt stadgan" och sätter således inte någon tidsgräns för järnvägen när det gäller att framställa ersättningsanspråk som grundas på andra regler än stadgans. Häremot svarande klausul i normalvillkoren omfattar emellertid utan någon inskränkning "talan mot trafikant om ersättning för skada".

Enligt utredningens mening bör som sagt trafikant inte få åberopa järnvägstrafiklagens preskriptionsbestämmelser, när han har att svara för skadegörande handling enligt bestämmelser utanför denna lag. Detta framgår i den föreslagna lagtexten av att ersättning för nu avsedd skada inte kan hänföras vare sig under "ersättning enligt denna lag" eller under "annan betalning på grund av befordringsavtal som avses i lagen". 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 underkastat lagens preskriptionsregler. Så kan bli förhållandet 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. För skada som uppkommit un-

der sådana omständigheter är enligt förslaget 3 kap. 11 § andra stycket eller 4 kap. 4 § tredje stycket tillämpligt, och järnvägens krav på ersättning av trafikanten blir således underkastat ettårspreskription enligt punkt 3 i andra stycket av denna paragraf. I den mån trafikantens förfarande innefattar brott, förefaller det emellertid ligga närmare till hands att preskriptionsfrågan regleras av de allmänna bestämmelser om preskription av fordran på skadestånd i anledning av brott vilka torde komma att bli upptagna i 3 § preskriptionslagen. Dessa bestämmelser torde emellertid inte kunna tillämpas, om annat följer av preskriptionsregler i speciallagstiftning. Utredningen har därför, även om nu berörda fall inte kan antas ha någon större praktisk betydelse, i ett fjärde stycke i denna paragraf fört in en föreskrift av vilken följer, att järnvägstrafiklagens preskriptionsbestämmelser inte utgör något hinder för att på trafikföretags anspråk på skadeersättning till följd av trafikants brottsliga förfarande tillämpa preskriptionslagens regler om preskription av fordran på skadestånd i anledning av brott.

Om någon av ett spårtrafikföretags anställda eller andra medhjälpare har vållat skada under sin medverkan i spårdriften och själv görs ansvarig för skadan, får han som framgår av detta kapitels 7 och 9 §§ mot skadeståndskravet göra motsvarande invändningar i fråga om förutsättningarna för eller begränsning av sin ansvarighet som företaget hade kunnat göra, om skadeståndskravet hade riktats mot företaget. Som utvecklats i avsnitt 2.4.4 anses härav följa att anspråk på ersättning av medhjälpare för skada som avses i järnvägstrafiklagen i princip är underkastade preskriptionsreglerna i denna lag. Liksom när det gäller trafikanter bör emellertid enligt utredningens mening beträffande medhjälpare allmänna preskriptionsregler tillämpas i fråga om skadestånd på grund av brott. Fjärde stycket av denna paragraf är därför också avsett att göra det möjligt att utan hinder av de järnvägsrättsliga preskriptionsreglerna framställa sådana anspråk mot medhjälpare som avser skadestånd på grund av brott. Detta undantag från tillämpligheten av den järnvägsrättsliga specialpreskriptionen förekommer emellertid inte i tilläggskonventionen till CIV. I förevarande stycke anges därför att undantaget inte skall tillämpas på skada som medhjälpare vållat genom brott under medverkan i internationell befordran av resande.

Undantaget i fjärde stycket får betydelse inte bara för preskriptionstidens längd. Också i fråga om sättet att avbryta preskriptionen blir preskriptionslagen tillämplig. I motsats till vad som annars gäller enligt lagförslaget, blir i detta fall väckande av talan inte det enda sättet att avbryta preskriptionen.

Den förlängning av preskriptionstiden som kan uppnås med stöd av fjärde stycket aktualiseras bara i fråga om anspråk mot person som gjort sig skyldig till brott. Någon sådan förlängning torde därför knappast kunna komma i fråga när det gäller krav mot trafikföretaget självt. Emellertid kan det också när det gäller sådana anspråk i vissa fall finnas ett behov av en längre preskriptionsfrist än den ettårstid som anges i punkterna 3 och 4 i andra stycket av denna paragraf. Så 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 aktualiseras också till den del skadan överstiger det annars gällande maximibeloppet. För detta och liknande fall innehåller tredje stycket av denna paragraf en regel, enligt vilken den i föregående stycke punkterna 3 och 4 före-

skrivna preskriptionstiden utsträcks till tre år, om anspråket har sin grund i ett uppsåtligt eller grovt vårdslöst förfarande på järnvägens sida. Denna regel har sin motsvarighet såväl i 87 § fjärde stycket järnvägstrafikstadgan som i 41 § vägtransportlagen.

I 87 § tredje stycket järnvägstrafikstadgan finns en specialregel angående fallet att gods eller inskrivet resgods, som har lagts upp till förvaring, sedermera visar sig vara minskat eller skadat. Regeln innebär att utgångspunkten för preskriptionstidens beräkning i detta fall skall vara den dag då uppläggningen skedde i stället för den dag då utlämningen ägde rum. Såvitt utredningen kunnat finna är den situation till vilken denna reglering hänför sig så sällan förekommande, att den knappast behöver behandlas särskilt. Enligt förslaget bör därför de vanliga preskriptionsreglerna tillämpas också när minskning av eller skada på förvarad egendom konstateras. Gör varuhavaren gällande att minskningen eller skadan har uppkommit medan järnvägen ännu innehade egendomen för befordran, bör preskriptionstid beräknas enligt andra stycket punkt 3. Detta innebär självfallet en viss förkortning av gällande preskriptionstid, men det torde sällan förflyta någon längre tid mellan befordringens början och egendomens uppläggning. Fordrar varuhavaren ersättning för minskning eller skada som inträffat under förvaringen, bör punkt 3 inte anses tillämplig, eftersom förvaringen bör anses falla utanför ramen för befordringsavtalet. Däremot bör ersättning för sakskada under förvaring anses som ”ersättning enligt denna lag”, eftersom ansvaret för sådan skada behandlas i 3 kap. 22 § tredje stycket och 4 kap. 8 § andra stycket, låt vara endast i form av en hänvisning till allmänna regler om deposition. Preskriptionstid för anspråk på sådan ersättning bör därför enligt punkt 4 räknas från det att skada uppkom. I detta fall blir det således snarast fråga om en förlängning av preskriptionstiden i jämförelse med vad som nu gäller. Under punkt 4 faller i övrigt fordringar på t. ex. ersättning för skada till följd av att järnväg åsidosätter befordringsplikt, betalning av befordringsavgift eller betalning av försäljningkostnad som inte täcks av köpeskillingen för den försålda egendomen.

I fråga om preskriptionens verkan har paragrafen konstruerats på samma sätt som 1976 års lag. 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 i 89 § järnvägstrafikstadgan och 41 § vägtransportlagen behandlade verkan, att fordringen inte heller kan göras gällande genom genkäromål eller yrkande om kvittning.

6 §

Denna paragraf innehåller forumbestämmelser. Dessa överensstämmer i huvudsak med forumbestämmelserna i 10 § andra stycket 1976 års lag. I nämnda lagrum anges särskilt att rättegångsbalkens forumregler är tillämpliga också på tvist som faller under 1976 års lag. Även för tvist som faller under den föreslagna järnvägstrafiklagen avses allmänna regler om domstols behörighet gälla. Utredningen anser att detta bör framgå av lagtexten på liknande sätt som i 1976 års lag. I lagförslaget hänvisas emellertid inte som i 1976 års lag enbart till rättegångsbalken utan mera allmänt till lag som reglerar behörigheten för domstol att handlägga tvist av det slag som är i fråga. Med sådan lag menas

självfallet i första hand rättegångsbalken men också t. ex. lagen (1974: 8) om rättegången i tvistemål om mindre värden (småmålslagen). Enligt 11 § småmålslagen får talan under vissa förhållanden väckas där konsumenten har sitt hemvist.

Specialfora för tvist om ersättning för skada som gäller resandes person och hans handresgods m. m. är enligt 1976 års lag bl. a. domstolen i avreseorten och domstolen i bestämmelseorten. Denna forumregel bibehålls i lagförslaget och utvidgas att omfatta också skada avseende den resandes inskrivna resgods. En motsvarande regel föreslås i fråga om godsbefordran. Enligt denna skall varuhavaren i tvist rörande skada i samband med sådan befordran alltid ha möjlighet att väcka talan vid domstolen i avsändningsorten eller domstolen i bestämmelseorten. Motsvarande regel finns i 42 § vägtransportlagen.

Sistnämnda regel är emellertid betydligt mer omfattande än den som utredningen föreslår. Enligt vägtransportlagen är domstolen i avsändnings- eller bestämmelseorten behörig att uppta alla tvister rörande befordran som avses i lagen, oavsett om talan väcks av varuhavaren eller av fraktföraren. Det kan självfallet övervägas att också järnvägstrafiklagens forumbestämmelser skulle göras tillämpliga på all talan rörande befordran som avses i lagen. Enligt utredningens mening är det emellertid angeläget att inte onödigtvis utöka antalet domstolar inför vilka trafikanter har 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.[1] Den i vägtransportlagen använda lösningen innebär emellertid inte bara att trafikanten som kärande får större möjlighet att välja en från hans synpunkt lämplig domstol för sin talan utan också att risken ökar för att han som svarande måste föra sin talan under förhållanden som innebär olägenheter för honom. Så kan vara fallet t. ex. om en godsavsändare måste svara inför domstolen i bestämmelseorten.

På grund härav har utredningen föredragit lösningen att kompetensen för domstolen i avrese- eller avsändningsorten och domstolen i bestämmelseorten inte utsträcks att omfatta alla tvister rörande befordran som avses i lagen utan begränsas att avse talan från trafikants sida om skadeersättning enligt bestämmelse i lagen. Att domstol som genkäromål kan uppta talan från järnvägens sida följer av 10 kap. 14 § andra stycket rättegångsbalken.

Vid godsbefordran kan det då och då tänkas uppstå tvekan om vilken domstol som är att anse som "domstolen i bestämmelseorten". Enligt utredningens mening är den rätta domstolen i regel den domstol inom vars jurisdiktionsområde bestämmelsestationen är belägen. Om godset avtalsenligt utlämnats till mottagaren på plats inom 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 tågfärjelinje. Denna domstol är för närvarande behörig huvudsakligen i tvist om ersättning för skada som tillfogats resande genom järnvägsdrift i anslutning till hans vistelse i järnvägsfordon ombord på svensk tågfärja under trafik på den ifrågavarande linjen. Domstolens behörighet föreslås nu bli utsträckt att omfatta också tvist om ersättning för skada som någon i annat fall lidit genom järnvägsdriften på svensk tågfärja i sådan trafik. Denna utvidgning av kompetensen torde från praktisk synpunkt vara tämligen betydelse-

[1] Se prop. 1975/76: 7 s. 50.

lös. Enligt lagförslaget har emellertid den som lidit skada ombord på svensk tågfärja rätt att på motsvarande sätt som enligt 1976 års lag föra talan mot det utländska trafikföretag som jämte SJ trafikerar den aktuella tågfärjelinjen. Utan den ifrågasatta utvidgningen av domstolsbehörigheten kan det inträffa att det inte finns någon domstol i Sverige som är behörig att uppta talan, om denna avser skada utom kontraktsförhållanden.

7 §

1976 års lag innehåller i 11 § första stycket en regel av innebörd att den genom lagen införda ansvarsregleringen 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 denna paragraf. Den har gjorts tillämplig på alla ansvarstyper i lagförslaget.

Sin största praktiska betydelse får regeln när det gäller transportskada vid godsbefordran. Enligt förslaget avviker reglerna för hur ersättningen för sådan skada skall bestämmas ganska markant från allmänna regler för beräkning av skadestånd. Sålunda skall enligt förslaget ersättningsberäkningen grundas på normalvärdet av ifrågavarande gods vid tiden och på platsen för godsets mottagande till befordran. Härigenom kommer utebliven handelsvinst som normalt är en ersättningsgill post, 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 denna paragraf tillämpas även om järnvägen på grund av bevisligt vållande kan göras ansvarig för skadan enligt allmänna skadeståndsregler.

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

Vad beträffar skada som tillfogas annan än järnvägens motpart i befordringsavtal gäller enligt förslaget inte några avvikelser från allmänna grunder för beräkning av skadestånd och inte heller någon maximering av ersättningens storlek. Kan skadestånd i sådant fall grundas på regler utanför den föreslagna lagen, får denna paragraf således inte någon betydelse för skadeståndets bestämmande. Dess betydelse ligger i stället främst i att den föreslagna lagens preskriptionsbestämmelser 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.

Liksom den föreslagna lagens preskriptionsbestämmelser enligt denna paragraf blir exklusivt tillämpliga på sådan skadeståndstalan mot järnvägen som hade kunnat grundas på lagen, blir rätten till ersättning av järnväg för skada som avser gods och inskrivet resgods samt, vid internationell befordran, re-

sandes person, personliga tillhörigheter och handresgods generellt underkastad de reklamationsregler som den föreslagna lagen innehåller för dessa fall.

Eftersom talan mot järnväg enligt de föreslagna forumbestämmelserna får föras vid domstol som är behörig enligt annan lag, påverkar denna paragraf inte frågan om rätt domstol för sådan talan mot järnväg som inte grundas på den föreslagna lagen.

I fråga om formuleringen av denna paragraf har utredningen sett sig nödsakad att något avvika från förebilden i 11 § 1976 års lag. Enligt sistnämnda paragraf gäller den berörda regleringen ”järnvägens ansvarighet för skada till följd av järnvägsbefordran”. Denna bestämning är dock något för snäv, eftersom järnvägen skall kunna åberopa bl. a. de järnvägsrättsliga preskriptionsbestämmelserna även när järnvägen är ansvarig för skada till följd av befordran med annat transportmedel än järnväg (jfr 2 kap. 3 §). Vidare skall i lagen angivna förutsättningar för ansvarigheten i förekommande fall kunna åberopas också i fråga om skada som inte har uppkommit i befordringsförhållande. Enligt utredningens mening finns det också anledning att tydligare än som skett i 1976 års lag markera, att järnvägen gentemot ett på annan grund än lagen framställt anspråk på ersättning för en viss skada inte kan åberopa andra regler om förutsättningarna för eller begränsningen av ansvarigheten än dem som gäller just den aktuella skadetypen. Paragrafen bör nämligen inte inbjuda till missuppfattningen att t. ex. regeln om beloppsmässig begränsning av ersättningsskyldigheten vid förlust av befordrat gods skulle kunna tillämpas på ersättning för gods som transporterats på ett vägfordon med vilket ett järnvägståg kolliderat eller att lagens reklamationsregler skulle kunna tillämpas på krav på ersättning för personskada som en fotgängare tillfogas, när han påkörts av ett tåg i en järnvägsövergång.

8 §

Som framgått innebär reglerna för ersättning av skada rörande gods och resgods enligt den föreslagna lagen, liksom enligt transporträttslig lagstiftning i allmänhet, en riskfördelning mellan transportören och trafikanten på det sättet, att den senare 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 fall då skada har orsakats genom ett kvalificerat vållande på transportörens sida. Transporträttsliga normkomplex brukar därför innehålla regler som hindrar att de ersättningsbegränsningar som annars gäller kommer till användning när skada vållas uppsåtligen eller av grov vårdslöshet av transportören eller hans folk. Sådana regler finns bl. a. i 8 § andra stycket 1976 års lag, 66 § järnvägstrafikstadgan och 38 § vägtransportlagen. I lagförslaget har en motsvarande regel tagits upp i denna paragraf.

Till formuleringen skiljer sig denna paragraf avsevärt från de närmast jämförbara bestämmelserna i 66 § järnvägstrafikstadgan och 38 § vägtransportlagen. I sistnämnda båda lagrum anges att bestämmelser om ”begränsning av järnvägens ansvarighet” resp. bestämmelser som ”utesluter eller begränsar” fraktförarens ansvarighet mister sin tillämplighet i nu aktuella fall. Enligt utredningens mening bör det sägas tydligare än så, att de bestämmelser som skall lämnas åsido när ersättning fastställs för uppsåtligt eller grovt vårdslöst vållad skada är dels de särskilda föreskrifterna om grunderna för skadeståndets be-

räkning, dels bestämmelserna om beloppsmässig begränsning av skadeståndets storlek. I 38 § vägtransportlagen föreskrivs att inte heller bestämmelse "som innebär överflyttning av bevisskyldigheten" får tillämpas. Lagförslaget saknar i likhet med järnvägstrafikstadgan motsvarighet till denna passus. För att denna paragraf skall kunna tillämpas förutsätts nämligen att den skadelidande visar, att uppsåt eller grov vårdslöshet ligger järnvägen till last, och såvitt utredningen kan finna kan frågan om överflyttning av bevisskyldighet inte därefter aktualiseras.

Om en regel om full ersättning för skada som vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet skall ha mer än symbolisk betydelse, krävs att den kan tillämpas också när vållandet ådagalagts av transportörens medhjälpare. Att så kan ske med denna paragraf kan sägas följa redan av 4 §. Någon uttrycklig föreskrift om att kvalificerat vållande också från medhjälpares sida medför bortfall av riskfördelningen skulle således inte behövas. 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 lagförslaget.

9 §

Enligt vad som nämnts i det föregående kan vissa transporträttsliga regler ge till resultat, att trafikanten själv får bära en del av sin skada. Som påpekats under 7 § kan denna verkan inte elimineras genom att talan mot transportören grundas på andra skadeståndsregler. 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 sätt som medför ansvar för honom enligt allmänna skadeståndsregler. Också denna utväg har emellertid stängts genom transporträttslig lagstiftning. Sålunda har t. ex. i 11 § andra stycket 1976 års lag, 78 § andra punkten järnvägstrafikstadgan och 37 § vägtransportlagen föreskrivits att anspråk, som inte kan göras gällande mot transportören, inte heller kan göras gällande mot medhjälpare på vars personliga ansvarighet anspråket grundas. Fastän rättsförhållandet mellan den skadelidande och den ansvarige inte är av transporträttslig natur, skall således transporträttsliga regler om reklamation, preskription, skadeståndsberäkning och ersättningsbegränsning tillämpas på anspråket.

Efter tillkomsten av bestämmelserna i 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972: 207) kan arbetstagare hos järnväg inte göras ansvarig för skada som han har vållat i tjänsten, om det inte föreligger synnerliga skäl härför. Regler av den typ som beskrivits ovan får därför numera anses ha mycket begränsad betydelse. Emellertid förekommer det att järnvägarna för utförandet av befordran anlitar även andra än sina arbetstagare. Med tanke härpå har utredningen i denna paragraf tagit upp en regel av berörda slag. I denna sägs att 7 och 8 §§ skall ha motsvarande tillämpning på anspråk mot någon för vilken järnväg svarar enligt 4 §.

Av denna huvudregel 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, i förekommande fall, genom underlåten reklamation. Som utvecklats i avsnitt 2.4.4 medför detta en väsentlig för-

kortning av den preskriptionstid som annars skulle ha gällt för krav mot medhjälparen. Detta skulle enligt huvudregeln bli fallet också om medhjälparen har gett upphov till kravet genom brott. Som anförts under 5 § bör emellertid enligt utredningens mening anspråk mot järnvägens medhjälpare på skadestånd med anledning av brott inte vara underkastade järnvägstrafiklagens preskriptionsregler. Från huvudregeln att de särskilda invändningar som järnvägen kan göra mot ett visst skadeståndskrav också kan åberopas av medhjälpare som utsätts för motsvarande krav görs därför ett undantag genom hänvisning till 5 § fjärde stycket. Hänvisningen innebär att talan om ersättning för skada genom brott kan föras mot den brottslige utan hinder av att rätten till ersättning av järnvägen för skadan har gått förlorad genom preskription. Att den skadelidande 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 enligt 3 kap. 31 § bort, när skadefallet har framkallats med uppsåt eller av grov vårdslöshet på järnvägens sida, något som regelmässigt torde få anses vara förhållandet, när skadan har orsakats av någon järnvägens medhjälpare genom brottsligt förfarande.

När medhjälparens vållande av skadan inte innefattar brott, kan medhjälparen som nämnts göra samma invändningar mot skadeståndskrav som järnvägen kan göra. Även när vållandet inte var brottsligt kan emellertid bortfall av reklamationsskyldigheten enligt 3 kap. 31 § aktualiseras. Föreligger inte brott tillämpas undantagslöst lagens preskriptionsregler också på anspråk mot medhjälpare, men en förlängning av preskriptionstiden enligt 1 kap. 5 § tredje stycket kan komma i fråga, både när det gäller anspråk mot järnvägen och anspråk mot medhjälparen.

Har reklamation skett hos järnvägen eller har preskription 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 nekande, även om den nämnda res judicataregeln inte ingår som en uttrycklig bestämmelse i järnvägstrafiklagen.

När skadeståndsskyldighet för medhjälpare aktualiseras, kan denne som nämnts begära att skadeståndet beräknas och begränsas i enlighet med den föreslagna lagens regler. Att så sker framstår emellertid som ett tämligen osannolikt fall, åtminstone om medhjälparen inte är ett fristående företag. Annars torde nämligen en medhjälpare knappast komma att göras personligen ansvarig för skada, om han inte har vållat denna uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Föreligger sådant vållande kan medhjälparen lika litet som järnvägen åberopa de föreslagna reglerna om beräkning och begränsning av ersättningen. Detta framgår av hänvisningen till 8 §.

10 §

Denna paragraf handlar om järnvägens rätt att hålla inne egendom som den har i sin besittning med anledning av befordringsavtal. Paragrafens tillämpningsområde omfattar såväl gods som inskrivet resgods och täcker därmed innehållet i 28 och 74 §§ järnvägstrafikstadgan. Dessutom är paragrafen till-

lämplig på handresgods, när järnvägen t. ex. med stöd av 6 kap. 5 § fått sådant i sin besittning med anledning av befordran. I syfte att påskynda likvideringen av uppkomna kostnader ger paragrafen järnvägen möjlighet att som påtryckningsmedel mot sina gäldenärer undanhålla dem besittningen till den befordrade egendomen till dess de betalar vad järnvägen har att fordra. Utöver denna retentionsrätt bereder paragrafen inte järnvägen någon sakrätt till befordrad egendom. Järnvägen kan således inte med stöd av detta lagrum göra sig betald för sin fordran genom försäljning av egendomen. Möjligheten att sälja egendomen vid utebliven betalning fanns däremot, så länge 1925 års järnvägstrafikstadga gällde.

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 fallet att godset har lagts upp med anledning av befordrings- eller utlämningshinder finns i vägtransportlagen en bestämmelse om retentionsrätt för fraktföraren (25 § sista meningen). Transportören bör emellertid också i andra situationer än de nu nämnda kunna utöva retentionsrätt i egendom som han innehar med anledning av befordran, t. ex. om avsändaren med stöd av sin förfoganderätt begär att godset skall återlämnas till honom. Utredningen har därför undvikit den i vägtransportlagen använda tekniken att i regleringen av vissa spörsmål infoga bestämmelser om retentionsrätt. Liksom i järnvägstrafikstadgan ägnas retentionsrätten i lagförslaget en sammanhållen reglering av mera allmän räckvidd.

Den säkerhetsrätt som enligt lagförslaget skall tillkomma järnvägen 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 kvarhålla 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 han betalar 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 del av sändning begärs utlämnad skall därför enligt förslaget järnvägen inte kunna vägra utlämning, om återstoden av sändningen förslår till att bereda järnvägen den avsedda säkerhetsrätten.

Järnvägen får inte hålla inne egendom till säkerhet för annan fordran än sådan som uppkommit genom järnvägens befattning med egendomen, dvs. i första hand från befordran eller förvaring av egendomen. Till sådana fordringar räknas självfallet främst fordran på befordringsavgift. Hit hör emellertid också t. ex. fordran på ersättning för att järnvägen vid befordrings- eller utlämningshinder har inhämtat och utfört anvisning eller vidtagit annan åtgärd. Det torde sällan möta några svårigheter att i fråga om viss fordran avgöra om retentionsrätt föreligger eller är utesluten. Däremot kan det vara vanskligt att avgöra i vilken utsträckning järnvägen bör få utöva retentionsrätten mot såväl avsändare som mottagare. Vid tillkomsten av vägtransportlagen in-

tog föredragande statsrådet den ståndpunkten att "fraktföraren skall vara oförhindrad att innehålla godset till dess han fått betalning inte bara för de kostnader som enligt fraktavtalet skall betalas av mottagaren utan även för de kostnader som det åligger avsändaren att betala och som denne till äventyrs inte har betalt".[1] Enligt statsrådet skulle detta inte medföra någon större olägenhet för mottagaren, eftersom denne alltid kan vägra att ta emot godset, om avsändaren inte har erlagt sin del av befordringskostnaden. Hållbarheten av detta resonemang kan ifrågasättas, eftersom vägran att ta emot godset ofta skulle vara en helt inadekvat åtgärd, t. ex. när mottagaren äger godset, när han har betalat köpeskilling för det eller när han har åtagit sig att i sin tur leverera det till tredje man. Enligt utredningens uppfattning bör reglerna om retentionsrätt inte utformas så, att transportören fritt kan välja vem han vill ha till gäldenär. En begränsning härvidlag föreligger enligt utredningens förslag genom att det medger retentionsrätt endast för "förfallen fordran". Med detta uttryck vill utredningen ange, att retentionsrätten får utövas endast gentemot den som vid den aktuella tidpunkten är betalningsskyldig för fordringen i fråga. Har avsändaren åtagit sig att betala fraktkostnaderna men medgivits kredit, får järnvägen således inte åberopa retentionsrätt för att förmå mottagaren att betala dessa kostnader, även om det då skulle vara uppenbart att avsändaren inte kommer att betala dem. Inte heller kan retentionsrätt göras gällande mot mottagaren till säkerhet för 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 skada på järnvägsmateriel. När betalningsskyldigheten inte närmare regleras, såsom fallet är i fråga om fordran enligt 3 kap. 19 § på ersättning för att järnväg vid befordrings- eller utlämningshinder har inhämtat och utfört anvisning, kan däremot retentionsrätten åberopas mot såväl avsändare som mottagare, förutsatt att annat inte har avtalats.

Järnväg som har fordran mot trafikant och önskar att egendom skall hållas inne 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 annan järnväg som deltagit i befordringen har sådan fordran. Den förstnämnda järnvägen bör i sådant fall kunna hålla egendomen inne till säkerhet för den andra järnvägens fordran, om denna järnväg önskar det. Undantagsvis kan det också förekomma, att egendom som järnväg har mottagit för befordran överlämnas till tredje man för förvaring. Också i detta fall bör retentionsrätt kunna utövas. När egendomen innehas av annan än fordringsägaren är emellertid första stycket inte tillämpligt. I stället har i paragrafens andra stycke tagits upp bestämmelser av innebörd att egendomens innehavare i nämnda fall får hålla egendomen inne, fastän han inte själv är fordringsägare. Stycket är tillämpligt också på fallet att tredje man vill hålla egendomen inne till säkerhet för egen fordran. Att retentionsrätt får göras gällande för egen fordran följer däremot redan av första stycket, när det gäller järnväg som innehar egendomen i egenskap av medverkande i en genomgångsbefordran.

[1] Se prop. 1974: 33 s. 95.

11 §

Enligt denna paragraf skall den föreslagna lagen inte vara tillämplig på atomskada i den mån ansvarigheten för skadan är reglerad i annan ordning. Härmed avses regleringen i atomansvarighetslagen (1968: 45). Att särskilda bestämmelser gäller om atomskada anges för närvarande i 12 § andra stycket 1886 års lag, 7 § 1976 års lag och 77 § järnvägstrafikstadgan. Den nu föreslagna paragrafen är likalydande med de nämnda bestämmelserna i 1886 och 1976 års lagar. Innebörden av paragrafen är som nämnts att järnvägsansvaret i händelse av atomskada konsumeras av atomansvaret enligt atomansvarighetslagen. Teoretiskt sett skulle konkurrens kunna inträffa mellan järnvägsansvar enligt den föreslagna lagen och atomansvar i utländsk lagstiftning. Motsvarande situation har berörts i prop. 1975/76: 7 s. 76 f. Sannolikheten för att en sådan konkurrenssituation skall uppstå har bedömts som så obetydlig att regler om undantag från järnvägsansvaret i detta fall måste anses som överflödiga.

2 KAP.

1 §

Denna paragraf är identisk med 3 § 1976 års lag. Innehållet i sistnämnda lagrum har kommenterats i SOU 1974: 89 s. 104—110 och i prop. 1975/76: 7 s. 60—70.

Vad beträffar tolkningen av begreppet resande hänvisas till nämnda arbeten s. 97—99 resp. 40 och 52—57. Som väntat har tolkningen av detta begrepp också gett upphov till svårigheter i praxis.[1] I princip skall enligt förslaget frågan vem som är resande avgöras på samma sätt som enligt 1976 års lag. Emellertid får denna fråga nästan enbart formell betydelse. Om någon som inte är resande skadas till följd av spårdriften under vistelse i spårfordon eller vid på- eller avstigning skall nämligen spårtrafikföretaget enligt förslagets 5 kap. 1 § svara för skadan på samma sätt som om denna gällt en resande. Endast i mycket egenartade fall, såsom om någon skadat sig när han utanför stationsområde försökt stiga på eller av ett tåg, kan det enligt förslaget få praktisk betydelse om den skadade bedöms som resande eller ej. Är den skadade inte resande kan nämligen undantagsbestämmelsen i 5 kap. 1 § andra stycket punkt 1 bli tillämplig. För den som utan att i strikt mening vara resande tar sig in i, uppehåller sig i eller lämnar spårfordon på normalt sätt innebär emellertid förslaget, som också utvecklas i avsnitt 3.3, att han i skadeståndshänseende likställs med resande. Enligt utredningens uppfattning finns det anledning att i situationer liknande den som förelåg i det nyss nämnda rättsfallet framdeles också i formell mening betrakta den skadade som resande.

[1] Jfr Svea hovrätts dom 1979-09-21 (avd. 4 DT 37). En kvinna åkte med tåg utan biljett eller pengar. Vid samtal med konduktören erbjöd hon sig att senare betala för resan, men någon kredit beviljades inte. I stället anmodades hon att stiga av tåget vid nästa station men åtlydde inte denna anmodan utan följde med tåget till sitt resmål. Sedan hon där stigit av tåget kom hon efter en stund att tänka på att hon glömt sitt pass på tåget. För att hämta detta försökte hon åter stiga på tåget. Samtidigt satte detta sig i rörelse, varvid hon kom till allvarlig skada. I motsats till tingsrätten fann hovrätten, att hon inte var att anse som resande enligt 1976 års lag.

2 §

I denna paragraf behandlas spårtrafikföretags ansvarighet för skada som tillfogas resande genom att egendom som han bär på sig eller medför som handresgods helt eller delvis går förlorad eller skadas i samband med befordringen. Paragrafen motsvarar 4 § 1976 års lag, som kommenterats i SOU 1974: 89 s. 110—113 och i prop. 1975/76: 7 s. 70—71.

Som framgår av avsnitt 3.4 har utredningen övervägt vissa ändringar i gällande reglering av spårtrafikföretagens ansvarighet för egendom som resande har med sig på resan. Emellertid har utredningen stannat för att förorda, att nuvarande regler bibehålls. I enlighet härmed innehåller denna paragraf som huvudregel att skada, som gäller egendom i den resandes besittning, inte omfattas av spårtrafikföretagets ansvarighet i andra fall än då skadan vållats genom fel eller försummelse på företagets sida. Om sådan skada har uppkommit i samband med att den resande lidit personskada som omfattas av det stränga spårdriftsansvaret enligt 1 §, skall emellertid detta ansvar tillämpas också på sakskadan.

Att reglerna om resandes rätt till ersättning för sakskada av nämnda typ behålls oförändrade innebär emellertid att de resande formellt får ett svagare skadeståndsskydd än personer som i annan egenskap uppehåller sig i färdmedlet. Sistnämnda personer, t. ex. den tjänstgörande personalen, föreslås nämligen enligt 5 kap. 2 § första stycket få rätt till obegränsad sakskadeersättning på objektiv grund. Denna skillnad i behandlingen av resande och icke resande är i praktiken av endast marginell betydelse men kan, som framhålls i avsnitt 3.3, vara ytterligare ett skäl att i den stora gruppen resande räkna in alla som vistas på färdmedlet utan att ha speciell anknytning till dettas drift. Att en utjämning av den angivna skillnaden i ett visst fall kan väntas komma till stånd framgår av avsnitt 6.2.3.5. I något enstaka fall skulle möjligen olikheten i ersättningsrätt för resande enligt 2 kap. och för icke resande enligt 5 kap. ändå kunna te sig omotiverad. En sådan eventualitet kan emellertid inte gärna anses ge anledning att i fråga om den aktuella typen av sakskada frångå vare sig principen om rätt endast till begränsad, huvudsakligen på culparegeln grundad ersättning, när skadan gäller resande, eller principen om rätt till obegränsad ersättning på objektiv grund, när skadan gäller någon som inte kan betraktas som resande.

3 §

Ibland kan spårtrafikföretag bli nödsakat att tillfälligt avbryta spårdriften och i stället befordra de resande med ett annat slags färdmedel. För fallet att den resande eller egendom i hans besittning kommer till skada vid sådan befordran finns för närvarande regler i 5 § 1976 års lag. Dessa regler har utan ändring i sak tagits upp i utredningens förslag och i detta fått sin plats i detta kapitels 3 §.

Innebörden av dessa regler har redovisats i SOU 1974: 89 s. 113 f. och prop. 1975/76: 7 s. 71—74. Som påpekats i avsnitt 3.1.1 har reglernas reella innehåll ändrats genom att lagen (1916: 312) angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik efter ikraftträdandet av 1976 års lag ersatts av trafikskadela-

gen (1975:1410). Detta synes emellertid inte ha medfört några tillämpningssvårigheter.

I korthet innebär paragrafens bestämmelser att spårtrafikföretaget kan göras ansvarigt också när skada av angivet slag har uppkommit till följd av befordran med det transportmedel som anlitats sedan spårdriften måst avbrytas. I sådant fall skall dock företagets ansvarighet bestämmas enligt de ansvarsregler som gäller för det använda transportmedlet. Även när skadeståndsanspråk sålunda grundas på ett annat ansvarssystem, skall järnvägslagstiftningens preskriptions- och forumregler tillämpas.

4 §

Denna paragraf innehåller regler om hur skadeståndet skall beräknas, när sådant skall utgå med anledning av att resande eller egendom i hans besittning har kommit till skada. Paragrafen överensstämmer i stort sett med 8 § 1976 års lag. Vad som har sagts om sistnämnda lagrum i SOU 1974: 89 s. 117—126 och prop. 1975/76: 7 s. 77—84 gäller i huvudsak också den nu föreslagna paragrafen.

Inom transporträtten tillämpas inte sällan speciella grunder för beräkning av skadestånd. Genom denna paragraf görs det emellertid klart att sådana beräkningsgrunder inte skall användas i fråga om skadestånd som avses i paragrafen. I dessa fall skall skadans storlek bestämmas enligt de allmänna regler om bestämmande av skadestånd vilka finns angivna i 5 kap. skadeståndslagen (1972: 207). Om annat inte sägs, omfattar ersättningsskyldigheten hela den sålunda beräknade skadan. För sakskada är emellertid, som framgår av paragrafens andra stycke, ersättningsskyldigheten maximerad till visst belopp.

Enligt ordalydelsen i 8 § 1976 års lag gäller de allmänna reglerna om skadeståndets bestämmande "i fråga om skadestånd enligt denna lag". Som "skadestånd enligt denna lag" torde också sådan ersättning få betraktas som spårtrafikföretag har att utge med anledning av skada som inträffat när resande efter avbrott i spårdriften befordrats med annat transportmedel. Det citerade uttrycket skulle därför kunna föranleda tolkningen att frågan om spårtrafikföretaget är ansvarigt för sådan skada visserligen skall avgöras enligt de regler som gäller för det anlitade transportmedlet men att, om denna fråga besvaras jakande, ersättningens storlek inte skall bestämmas enligt dessa regler utan enligt de regler som anges i 8 § 1976 års lag. Detta skulle bl. a. innebära att de regler om begränsning av ersättningen vilka finns i SjöL och LuftfL inte skulle bli tillämpliga när krav på skadestånd riktas mot spårtrafikföretaget. Såvitt utredningen kan bedöma är en sådan tolkning inte avsedd.[1] För att göra detta tydligare använder utredningen i sitt förslag i första stycket uttryckssättet "skadestånd enligt 1 eller 2 §" och i andra stycket uttryckssättet "sakskada som avses i 2 §".

Enligt 8 § andra stycket 1976 års lag är spårtrafikföretagens skyldighet att ersätta egendom i den resandes besittning i regel begränsad till 5 000 kr per resande. Som visas i avsnitt 3.5 har maximiersättningens realvärde under den korta tid 1976 års lag varit i kraft redan urholkats avsevärt. Utredningen föreslår därför i andra stycket av denna paragraf en ny begränsningsregel i stället för 5 000 kr-regeln. Med den nya regeln återfår maximiersättningen det real-

[1] Jfr Mutz s. 213.

värde den hade när 1976 års lag trädde i kraft och behåller detta värde för framtiden.

5 §

Reglerna i denna paragraf tar sikte på vissa fall då rätt till skadeersättning föreligger såväl enligt järnvägslagstiftningen som enligt trafikskadelagen. Paragrafen saknar motsvarighet i gällande lagstiftning.

I fråga om bakgrunden till de nu föreslagna bestämmelserna hänvisas till avsnitt 3.6. Som framgår av detta avsnitt syftar bestämmelserna till att kanalisera spårfordonspassagerares ersättningskrav till spårtrafikföretaget. I första hand gäller detta i fråga om krav på ersättning för personskada som under spårdrift tillfogas passagerare i spårfärdmedel vid sammanstötning mellan detta och motordrivet fordon i trafik. För sådan skada svarar spårtrafikföretaget enligt 1 § så gott som undantagslöst på objektiv grund, medan trafikskadeersättning för skadan enligt utredningens förslag kan komma i fråga bara om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det. Motsvarande gäller sådan skada på egendom i den resandes besittning som uppkommer i samband med personskada. I fråga om sådan sakskada sträcker sig spårtrafikföretagets ersättningsskyldighet dock inte längre än till ett visst maximibelopp. Den föreslagna kanaliseringsregeln är inte avsedd att hindra att den skadelidande i förekommande fall begär trafikskadeersättning för den del av skadan som överstiger det nämnda maximibeloppet.

Om resande med spårfordon utan att själv skadas lider skada genom att egendom som han medför går förlorad, minskas eller skadas, blir spårtrafikföretaget ersättningsskyldigt bara om skadan beror på fel eller försummelse på företagets sida. Har skadan uppkommit till följd av sammanstötning mellan spårfordon och motordrivet fordon i trafik, kan spårfordonspassageraren för närvarande göra anspråk på trafikskadeersättning på objektiv grund. Med den av utredningen föreslagna ändringen av förhållandet mellan spåransvar och bilansvar skulle rätten till trafikskadeersättning komma att begränsas till fall då skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det. Rätten till trafikskadeersättning avser under alla omständigheter skadans belopp utan någon begränsning.[1] Oavsett om den av utredningen föreslagna ändringen i trafikskadelagen genomförs eller ej, kommer någon minskning av behovet av utredning om skadeorsaken inte att kunna åstadkommas genom en regel att ersättningsanspråk i första hand skall riktas mot spårtrafikföretaget. Den föreslagna kanaliseringsregeln avses därför inte bli tillämplig på skada som faller under 2 § andra stycket.

När spårtrafikföretag föranstaltar om ersättningsbefordran som avses i 3 § kommer det i regel att röra sig om befordran med motorfordon. Det finns ingen anledning att hindra att skador till följd av sådan befordran i första hand regleras med tillämpning av trafikskadelagen. Undantagsvis kan ersättningsbefordran tänkas bli utförd med fartyg eller luftfartyg. Det är inte alldeles uteslutet att omständigheterna vid skada som inträffar under befordran med något av dessa båda transportmedel skulle kunna vara sådana att trafikskadelagen blir tillämplig på skadan. Det praktiska behovet av en kanaliseringsregel

[1] Här bortses från den i 14 § trafikskadelagen föreskrivna begränsningen av trafikskadeersättningen till 50 miljoner kr per skadehändelse.

för dessa fall måste emellertid anses vara så utomordentligt litet, att tanken på en sådan regel redan av detta skäl bör avvisas. Kanaliseringsregeln föreslås således inte heller gälla i fråga om ersättning för skada som omfattas av 3 §.

Om någon har utgett skadestånd med anledning av skada i följd av trafik med motordrivet fordon inträder han enligt 19 § första stycket trafikskadelagen intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till trafikskadeersättning. Den föreslagna kanaliseringsregeln medför inte någon inskränkning av den möjlighet som spårtrafikföretag sålunda har att täcka sina skadeståndskostnader genom krav på trafikskadeersättning. Enligt utredningens förslag begränsas emellertid denna möjlighet genom att rätt till trafikskadeersättning kommer att föreligga bara när skada har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det. Trots denna begränsning kommer av allt att döma spårtrafikföretag då och då att få inträda i resandes rätt till trafikskadeersättning. I andra stycket av denna paragraf har därför införts en erinran om bestämmelserna i 19 § första stycket trafikskadelagen.

Som också framgår av dessa bestämmelser har spårtrafikföretag självfallet inte rätt att som trafikskadeersättning få ut belopp, som spårtrafikföretaget skulle ha varit skyldigt att betala trafikförsäkringsgivaren, om denne hade betalt ut trafikskadeersättning till den resande och därefter med stöd av 20 § trafikskadelagen vänt sig mot spårtrafikföretaget med återkrav. Till frågan hur den slutliga ersättningsskyldigheten skall regleras mellan spårtrafikföretaget och trafikförsäkringsgivaren återkommer utredningen på s. 321 ff.

6 §

Denna paragraf motsvarar 1 § andra stycket 1976 års lag. Paragrafen anger att de efterföljande paragraferna i detta kapitel bara har tillämpning på internationell befordran. Med internationell befordran menas i sak det samma som i 1976 års lag. Detta begrepp definieras emellertid i förslaget något annorlunda än i 1976 års lag. Enligt den gällande texten är det fråga om sådan "befordran enligt internationell färdhandling" som avses i tilläggskonventionen till CIV. Den citerade formuleringen träffar inte särskilt väl in på det av tilläggskonventionen också omfattade fallet att någon som skötare åtföljer godssändning på vilken CIM är tillämplig. För sådan skötare behöver inte någon särskild handling ha utfärdats. Däremot skall skötares närvaro under befordringen framgå av fraktsedeln.[1] Denna kan emellertid inte gärna betecknas som "färdhandling". Som en sammanfattande benämning för såväl fraktsedel som biljett eller annat färdbevis kan däremot "befordringshandling" användas. I den av utredningen föreslagna texten har därför den justeringen gjorts, att det citerade uttrycket bytts ut mot "färd enligt internationell befordringshandling".

7 och 8 §§

Dessa båda paragrafer är identiska med 12 och 13 §§ 1976 års lag. I fråga om deras innehåll hänvisas till prop. 1975/76: 7 s. 95—97.

[1] Se CIM art. 4 § 1 d) och art. 6 § 6 i).

9 §

Till denna paragraf har efter vissa redaktionella justeringar överförts reglerna i 14 § 1976 års lag sådana de lyder efter införandet av lagen (1978:138) om ändring av 1976 års lag. Denna ändring innebar att de nuvarande andra och tredje styckena i paragrafen tillkom. Paragrafens ursprungliga innehåll har kommenterats i prop. 1975/76: 7 s. 97—99, medan motiven till 1978 års ändringar återfinns i prop. 1977/78: 70 särskilt på s. 14—34 och 38. Ändringarna innebär i huvudsak en anvisning om hur det värde i svenskt mynt skall fastställas som motsvarar den i paragrafens första stycke angivna maximiersättningen om 2 000 Germinalfrancs. Denna beräkning skall ske i två steg. Först skall maximiersättningen uttryckas i de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR). Därvid skall, enligt vad regeringen föreskrivit i förordningen (1978:140) om motvärdet av vissa guldfrancs uttryckt i Internationella valutafondens särskilda dragningsrätter, 3 Germinalfrancs anses motsvara en SDR. Omräkningen av SDR till svenskt mynt skall ske enligt de regler som anges i paragrafens tredje stycke. Värdet av SDR uttryckt i svenska kronor räknas dagligen ut av Internationella valutafonden. Gällande kurs publiceras i dagstidningarna. För närvarande motsvarar en SDR ungefär 5:50 kr. Den maximiersättning som avses i paragrafens första stycke uppgår således i nuläget i runda tal till 3 650 kr.

10—14 §§

Dessa paragrafer motsvarar 15—19 §§ 1976 års lag. Deras text är, frånsett några redaktionella jämkningar, den samma som den gällande. I fråga om innehållet hänvisas till prop. 1975/76: 7 s. 99—110. Såvitt gäller 16 och 18 §§ medför en överflyttning till järnvägstrafiklagen behov av redaktionella ändringar i förordningen (1976: 411) om järnvägs handläggning av vissa ersättningskrav m. m.

3 KAP.

1 §

Detta kapitel innehåller bestämmelser om rättsförhållandet mellan järnväg och trafikanter vid järnvägsbefordran av gods. I denna paragraf anges vilka godsbefordringar som omfattas av dessa bestämmelser. Detta är i princip fallet endast med inrikes befordringar. Med inrikes befordran menas här, till skillnad från vad som är fallet enligt vägtransportlagen, endast sådan befordran som försiggår uteslutande inom Sverige. Järnvägsbefordran av gods från avsändningsort i Sverige över utländskt territorium till bestämmelseort i Sverige är nämligen i princip underkastad det internationella godsbefordringsfördraget CIM (art. 1 § 2). Den lagtekniskt enklaste lösningen är därför att hänföra sådan befordran till trafik mellan Sverige och utlandet.

I likhet med järnvägstrafikstadgan och vägtransportlagen är den föreslagna lagen avsedd att tillämpas bara på sådan befordran som sker mot vederlag. När järnvägen betingat sig någon form av vederlag avses emellertid kapitlets regler — däribland ansvarsbestämmelserna — komma till tillämpning i full utsträckning. Bakom lagförslaget ligger således inte någon motsvarighet till den

i förarbetena till vägtransportlagen uttalade tanken att en befordrans benefika prägel kan aktualisera jämkning av skadestånd som transportören har att utge. Först om befordringen utförs helt vederlagsfritt, kommer den — liksom för närvarande — att regleras enbart genom parternas överenskommelser och allmänna rättsregler.

Även om en befordran sker mot vederlag lämnas den utanför den föreslagna regleringen, om den inte försiggår "i allmän trafik". Detta uttryck, som återfinns också i gällande järnvägstrafikstadga och dess föregångare, begränsar 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 avses således inte bli tillämpligt på 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 uttrycklig föreskrift i järnvägstrafikstadgan är denna tillämplig också på sådan vägbefordran. Motsvarande undantag från tillämpningen av vägtransportlagen är föreskrivet i denna. Också enligt lagförslaget skall järnvägsreglerna tillämpas på vägbefordran som äger rum till fullgörande av avtal om godsbefordran med järnväg. Räckvidden av denna föreskrift kan synas något obestämd. I kommentaren till förslaget till 1966 års järnvägstrafikstadga 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 därtill på grund av avbrott i spårdriften. Också lagförslaget intar ståndpunkten att järnvägsreglerna bör tillämpas på varje vägbefordran som utförs som ersättning för en avtalad spårbefordran. Att godset i verkligheten på en del av eller t. o. m. på hela transportsträckan befordras med bil i stället för med tåg bör således inte anses hindra tillämpning av järnvägsreglerna på befordringen i dess helhet. Emellertid kan en bilbefordran inte anses ha utförts som ersättning för spårbefordran i den mån bilbefordringen utsträckts till en ort som över huvud taget inte skulle kunna ha nåtts genom spårbefordringen. När järnvägen som komplement till en spårbefordran transporterar gods med bil till en ort utanför järnvägsnätet, måste biltransporten anses falla under vägtransportlagen. Ingenting hindrar emellertid att järnvägen och trafikanten avtalar att järnvägsreglerna i tillämpliga delar skall gälla också för biltransporten. Härigenom får nämligen trafikanten en förmånligare ställning än som beredes honom genom vägtransportlagens ensidigt tvingande regler.

Som framgår av avsnitt 2.3.1 har utredningen inte funnit det lämpligt att i förslaget till järnvägstrafiklag inarbeta reglerna i CIM om internationell godsbefordran. Kapitlet har därför inte gjorts tillämpligt på trafik mellan Sverige och utlandet utom när det gäller två undantagsfall. Det ena av dessa är fallet att en befordran till eller från utlandet inte är underkastad CIM. Detta kan vara händelsen om befordringen avser ämne eller föremål som är uteslutet från CIM-befordran (jfr CIM art. 3) eller om det skulle befinnas lämpligt att för trafik mellan orter i Sverige använda genomfartslinje i ett grannland (jfr CIM art. 1 § 2 litt. b). Det andra fallet, vilket har mera näraliggande 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 tillämpas också på internationell befordran kan nämnas föreskrifterna i 20 och 21 §§ om uppläggning och försäljning av gods.

Med hänsyn till det sagda har i paragrafens andra stycke tagits upp en föreskrift av innehåll att kapitlets bestämmelser inte skall tillämpas på trafik med 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 föreslås kapitlet bli tillämpligt också på trafik med utlandet.

Under CIM faller inte bara befordran på järnvägslinjer utan också internationell befordran på t. ex. vissa billinjer som ansluter till järnvägsnätet. En sådan 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 sagts ovan kan också den föreslagna lagen tänkas bli subsidiärt tillämplig på internationell befordran på linjen. På inrikes befordran på linjen bör däremot den föreslagna lagen inte anses tillämplig, men dess innehåll kan avtalsvägen ges giltighet också för sådan befordran i enlighet med vad som tidigare sagts.

Befordran av post under postverkets vård är undantagen från järnvägstrafikstadgans tillämpningsområde. Av skäl som redovisas i avsnitt 4.2.3.1 anser utredningen att befordran av post över huvud taget inte bör betraktas som godsbefordran i lagens mening. I enlighet härmed anges i tredje stycket av denna paragraf att kapitlet inte är tillämpligt på postbefordran. Uttrycket "postbefordran" används också i vägtransportlagen, i vars förarbeten anges att "under begreppet postbefordran faller postverkets befordran av brev och paket".[1] Som postbefordran torde emellertid få betraktas all befordran av försändelser som omfattas av postmonopolet, även om postverket inte anlitas för befordringen. Att postbefordan 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 sådant avtal kan helt eller delvis bestämmas genom hänvisning till lagens regler. I avsaknad av sådan hänvisning kan emellertid reglerna i godsbefordringskapitlet inte åberopas. Eftersom avtal om postbefordran inte kan anses som sådant befordringsavtal som omfattas av lagregleringen, blir inte heller de allmänna bestämmelserna i 1 kap. utan vidare tillämpliga på postbefordran.

2 §

I denna paragraf erinras om att vanliga regler om slutande av avtal avses gälla också för godsbefordran med järnväg. Detta är dock, som framgår vid jämförelse med 1 §, fallet bara i inrikes trafik och sådan trafik med utlandet som till äventyrs kommer att falla utanför CIM. Sakligt sett innehåller paragrafen inte något nytt. Eftersom järnvägstrafikstadgan saknar föreskrifter om hur befordringsavtal kommer till, måste det nämligen antas att frågan huruvida befordringsavtal har kommit till stånd också för närvarande i princip skall avgöras enligt allmänna regler om slutande av avtal. Enligt utredningens mening är det emellertid viktigt att detta kommer till klart uttryck. Avtal om godsbefordran med järnväg har nämligen traditionellt varit realavtal, dvs. att avtal

[1] Se prop. 1974: 33 s. 33.

har ansetts slutet först när järnvägen har tagit emot godset till befordran, i förekommande fall jämte fraktsedel. Enligt CIM är godsbefordringsavtalet alltjämt konstruerat som ett realavtal. Denna avtalstyp, som är naturlig när järnvägen är bunden av offentligrättslig befordringsplikt, passar emellertid dåligt när befordringsplikt inte föreligger och trafikanten därför är hänvisad till att på privaträttslig väg få till stånd en förpliktelse för järnvägen att utföra den tilltänkta befordringen. Detta måste rimligen kunna ske i god tid före den tidpunkt då det är aktuellt att överlämna godset till befordran.

Som framgår av rubriken till den del av kapitlet som inleds av denna paragraf använder utredningen uttrycket ”befordringsavtal” för att beteckna den överenskommelse genom vilken järnvägen förpliktar sig att utföra en viss befordran. I järnvägarnas normalvillkor begagnas ”befordringsavtalet” 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 varigenom järnvägen i förväg förpliktar sig att ta emot och befordra gods, används bland järnvägsmän regelmässigt termen ”fraktavtal”. Anledningen härtill synes vara att sådana i förväg ingångna avtal undantagslöst innehåller särskilda överenskommelser om vederlagets, fraktens, storlek men däremot sällan något konkret åtagande att befordra visst bestämt gods.

Lagförslaget skiljer som sagt inte mellan ”befordringsavtal” och ”fraktavtal”. En överenskommelse varigenom järnvägen åtagit sig att utföra en godsbefordran åt en trafikant kallas för ”befordringsavtal”, oavsett om överenskommelsen träffats före eller först vid godsets avlämnande till befordran. Då ordet ”fraktavtal” förekommer i betänkandet, t. ex. när det återges från vägtransportlagen, används det som synonym till ”befordringsavtal”.

3 §

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 innehållande vissa särskilt föreskrivna uppgifter.

Av skäl som redovisas i avsnitt 4.2.3.3 föreslår utredningen i denna paragraf en lösning av frågan om användning av transporthandlingar, vilken innebär en avsevärd uppmjukning i förhållande till den traditionella regleringen inom järnvägsrätten. Enligt paragrafen kan godsbefordran ske

a) utan transporthandling,

b) med transporthandling av typ som parterna gemensamt bestämmer,

c) med fraktsedel av fastställd typ.

Som indirekt framgår av paragrafens första stycke får befordran försiggå utan transporthandling om järnvägen och avsändaren är överens om detta. På denna punkt avviker lagförslaget, som framgår av vad ovan sagts, från vad som gäller vid internationell järnvägsbefordran men överensstämmer med nuvarande regler för inrikestrafiken i fråga om såväl järnvägs- som vägtransport.

Oftast 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 användningen av transporthandling, om inte befordringsavtalet har ingåtts på uttryckligt villkor att transporthandling inte skall användas. En part som till varje pris vill undvika besväret med transporthandling kan således avstå från att ingå ett tilltänkt befordringsavtal. Har befordringsavtal kommit till stånd utan överenskommelse om att befordringen skall försiggå utan transporthandling, gör sig emellertid parten skyldig till kontraktsbrott, om han vägrar att på motpartens begäran upprätta resp. ta emot transporthandling.[1]

Enligt vägtransportlagen behöver en part som vill förhindra användning av transporthandling inte alltid utverka förbehåll härom i befordringsavtalet. Även utan stöd av sådant förbehåll får han nämligen vägra att acceptera användning av fraktsedel, om användningen skulle medföra beaktansvärd olägenhet för honom eller strida mot vedertaget bruk vid det slag av befordran som är i fråga. Dessa möjligheter att vägra medverkan 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 effekt får användning av fraktsedel inte enligt lagförslaget. I förarbetena till vägtransportlagen har nämnda undantag tillmätts ganska begränsad praktisk betydelse.[2] Med hänsyn bl. a. till järnvägsföretagens administrativa kapacitet får det antas att motsvarande undantag för järnvägslagstiftningens del skulle få än mindre betydelse. I lagförslaget finns därför inte någon motsvarighet till nämnda bestämmelser i vägtransportlagen.

Hur transporthandling skall vara utformad bestäms enligt paragrafens andra stycke av avsändaren och järnvägen gemensamt. Därmed lämnas fältet fritt för utveckling av nya typer av transporthandlingar och för 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 att en sådan tillskapas, skall emellertid vardera parten kunna påkalla användning av en transporthandling, vars utformning och bevisverkan är reglerad i lagen. Enligt lagförslaget skall endast sådan i lagen beskriven transporthandling kallas *fraktsedel*.

Hur fraktsedel skall vara inrättad och vilka uppgifter den skall innehålla anges i huvuddrag i lagförslagets 4—6 §§. Fraktsedlar som uppfyller kraven i dessa paragrafer skulle emellertid kunna förekomma i en mångfald olika utföranden. För att undvika olägenheterna av en alltför variationsrik fraktsedelsflora föreslår utredningen att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att fastställa utformningen av en eller flera fraktsedelstyper. Enligt förslaget skall som fraktsedel inte betraktas annan transporthandling än sådan som har upprättats enligt sålunda fastställt mönster.

4 §

Enligt förslaget skall järnvägsfraktsedeln, liksom för närvarande, bestå av minst två delar, den ena avsedd för avsändaren och den andra för mottagaren. Dessa delar avses motsvara nuvarande fraktsedelsdubblett och fraktsedelsoriginal. Eftersom beteckningarna dubblett och original inte stämmer överens med det faktiska tillvägagångssättet vid fraktsedelns upprättande och inte ger någon upplysning om de olika fraktsedelsdelarnas avsedda användning, före-

[1] På sträcka där järnväg har befordringsskyldighet innebär förslaget en ovillkorlig skyldighet att ta emot transporthandling.

[2] Se SOU 1972: 24 s. 53.

slår utredningen att beteckningarna "avsändarblad" och "mottagarblad" i stället införs.

För närvarande ingår i järnvägsfraktsedel regelmässigt ett blad som är avsett för transportföretaget och ibland ytterligare ett blad avsett för avsändningsstationen. Järnvägarnas åtgärd att utöka fraktsedelns omfång utöver de obligatoriska delarna för avsändare och mottagare har stöd i särskilt medgivande i järnvägstrafikstadgan. Också enligt lagförslaget ges järnväg rätt att få fraktsedeln upprättad i fler delar än de särskilt föreskrivna.

Vad fraktsedeln sålunda skall bestå av anges i första stycket av denna paragraf. I paragrafens andra stycke fastslås järnvägens skyldighet att förse fraktsedelns avsändar- och mottagarblad med erkännande av att det i fraktsedeln angivna godset har mottagits till befordran och med uppgift om dagen för mottagandet. Sedan denna skyldighet har fullgjorts, skall järnvägen 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. Förekomsten av sådana anmärkningar påverkar 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 införts i fraktsedeln. På tillskyndan av lagrådet infördes för motsvarande fall i vägtransportlagen en bestämmelse av innehåll att fraktsedel skall överlämnas till avsändaren i samband med att godset mottages till befordran. Med uttrycket "i samband med" avsågs att markera att fraktsedeln inte obetingat måste överlämnas till avsändaren i samma ögonblick som godset mottages till befordran utan att ett kortare uppskov med överlämnandet kunde godtas. Uttrycket "i samband med" utesluter emellertid inte tolkningen att avsändaren skulle kunna ha rätt att återfå avsändarbladet redan innan godsmottagningen avslutats, t. ex. så snart han överlämnat godset men innan järnvägen hunnit vidtaga de åtgärder som åligger den enligt 8 § och som uppenbarligen är att anse som ett led i mottagandet av godset. I utredningens förslag anges uttryckligen att återlämningen av fraktsedelns avsändarblad skall ske efter mottagandet av godset. Med ordet "snarast" markeras att någon längre tid inte får förflyta mellan godsmottagningen och återlämningen av avsändarbladet men att sådana kortare uppskov som motiveras av expeditionsrutinerna kan accepteras.

5 §

Det ankommer enligt 3 § första stycket på avsändaren att upprätta fraktsedel. I fråga om de uppgifter som han måste införa i fraktsedeln överensstämmer lagförslaget i huvudsak med såväl järnvägstrafikstadgan som vägtransportlagen. Från järnvägstrafikstadgan avviker förslaget bara såtillvida som det — liksom vägtransportlagen — föreskriver att fraktsedeln, om befordringen gäller farligt gods, skall förses med uppgift om godsets allmänt vedertagna benämning och, vid behov, om de försiktighetsmått som skall vidtagas. I förhållande till vägtransportlagen företer förslaget inga andra avvikelser än att uppgift inte fordras om fraktförarens namn och adress och om ort och dag för fraktförarens mottagande av godset till befordran. Uppgift om dagen för god-

sets mottagande till befordran kommer emellertid enligt 4 § andra stycket att tillföras fraktsedeln genom järnvägens mottagningserkännande. Detta torde också ge tillräcklig upplysning om vem som är att anse som fraktförare, en fråga som för övrigt — i motsats till vad som kan vara fallet vid vägbefordran — sällan synes ge anledning till tvekan när det gäller järnvägstransport. I realiteten 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 fraktberäkningen, men är knappast av intresse i de sammanhang i vilka fraktsedeln främst är avsedd att spela sin roll som 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 anses framgå av att fraktsedelsbladen i järnvägstrafikstadgan betecknas som original och dubblett och i vägtransportlagen som exemplar av fraktsedeln. Med det sätt att beskriva fraktsedeln som använts i förslaget har det ansetts påkallat att i lagtexten uttryckligen ange, att de i denna paragraf föreskrivna uppgifterna skall lämnas i varje blad av fraktsedeln.

6 §

Utredningen utgår från att behovet av utförliga transporthandlingar väsentligen skall kunna tillgodoses genom att parterna enligt 3 § andra stycket gemensamt utformar sådana handlingar. Det borde därför vara möjligt att låta den lagfästa fraktsedeln bli en tämligen okomplicerad handling till lättnad för det stora antalet mindre transportkunder. I detta syfte har utredningen försökt att till antalet begränsa både de uppgifter som enligt 5 § skall införas i fraktsedeln och de uppgifter som därutöver måste vara tillåtna att införa. Lagförslaget innehåller därför inte någon sådan uppräkning av tillåtna fraktsedelsuppgifter som gjorts i 10 § vägtransportlagen. Vad gäller uppgifter som avsändaren utöver de obligatoriska vill föra in i fraktsedeln föreskrivs i lagförslaget i stället att införingen får göras endast om järnvägen medger det. I sak överensstämmer detta med regleringen i 32 § järnvägstrafikstadgan. Normalvillkoren innehåller i bilaga 6 en uppräkning av de uppgifter som järnvägarna för närvarande generellt medger avsändarna att föra in i fraktsedeln.

Att uppgift förs in i fraktsedel 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 låter sig emellertid detta knappast göra i full utsträckning. Utredningen föreslår därför en uttrycklig föreskrift av innehåll att uppgift som avsändaren för in i fraktsedeln utan stöd av 5 § eller av järnvägens medgivande är utan verkan mot järnvägen.

Enligt järnvägstrafikstadgan är avsändaren i obegränsad omfattning skyldig att i fraktsedeln lämna de uppgifter som järnvägen begär. Att järnvägen bör ha rätt att genom fraktsedeln få upplysning om vissa andra förhållanden än dem som berörs av den obligatoriska uppgiftsskyldigheten torde vara odiskutabelt. I andra stycket av denna paragraf har därför avsändaren ålagts skyldighet att på järnvägens begäran föra in uppgifter i fraktsedeln. Eftersom uppgiftsskyldighet inte bör föreligga i andra hänseenden än avsändaren kun-

nat förutse, har denna skyldighet dock begränsats till sådana slags uppgifter som järnvägen kan komma att begära enligt vad den på förhand offentligen har gett till känna. Som ett tillkännagivande av detta slag är att anse den uppräkning av fraktsedelsuppgifter som gjorts under 2.2 och 2.3 i den förut nämnda bilagan 6 till normalvillkoren.

7 §

Avsändaren får enligt 73 § järnvägstrafikstadgan på rent objektiv grund hållas ansvarig för sina uppgifter i fraktsedeln. Det samma är förhållandet enligt 11 § vägtransportlagen liksom enligt en rad andra stadganden inom transporträtten.

Också enligt lagförslaget skall avsändaren bära ett rent strikt ansvar för de uppgifter han lämnar i fraktsedeln. Bestämmelserna härom, vilka tagits upp i denna paragraf, har utformats efter förebild av vägtransportlagen. I förhållande till förebilden är dock den föreslagna texten något snävare formulerad i ett hänseende. Enligt vägtransportlagen omfattar avsändarens ansvarighet uppgift som han lämnar i fraktsedel eller för att intagas i denna. När avsändaren i vägtransportlagen har gjorts ansvarig för uppgift som lämnats ”för att intagas i” fraktsedeln, torde avsikten ha varit att reglera fallet att fraktföraren på avsändarens uppdrag fört in den aktuella uppgiften i fraktsedeln. Emellertid synes det objektiva ansvaret också ha kommit att omfatta sådan uppgift som avsändaren lämnat för att intagas i fraktsedeln men som faktiskt inte blivit intagen. Enligt utredningens mening bör frågan om lagstadgat objektivt ansvar för avsändaren inte kunna aktualiseras när kostnad eller skada har föranletts av en uppgift, som visserligen lämnats av avsändaren men inte förts in i fraktsedeln. I lagförslaget har därför avsändarens ansvarighet för lämnade uppgifter begränsats till sådana som finns i fraktsedeln. Förutsättningarna för att en förefintlig uppgift skall kunna utlösa ansvarigheten är således att uppgiften är intagen i fraktsedeln och att den har lämnats av avsändaren. Däremot är det utan betydelse för ansvarigheten om avsändaren själv har fört in uppgiften i fraktsedeln eller om järnvägen gjort det på avsändarens uppdrag.

Kostnad eller skada kan självfallet föranledas inte bara av att en förefintlig uppgift är otillfredsställande utan också av att uppgift saknas i något hänseende. I vägtransportlagens text nämns bara fallen att lämnad uppgift är oriktig eller ofullständig. Tolkad efter ordalydelsen omfattar således denna text inte fallet att kostnad eller skada har orsakats av att någon uppgift helt och hållet utelämnats. I förarbetena till vägtransportlagen har angetts, att en sådan tolkning inte är avsedd.[1] Även om det skulle anses tillräckligt att den avsedda tillämpningen anges genom ett sådant uttalande, är det enligt utredningens mening bättre att lagtexten formuleras så, att den också kommer att innefatta fallet att kostnad eller skada uppkommer genom att avsändaren utelämnar uppgift som det ålegat honom att ta in i fraktsedeln. I lagförslaget knyts därför avsändarens ansvarighet inte som i vägtransportlagen till den enskilda fraktsedelsuppgiften utan till uppgiftslämnandet i dess helhet. Att avsändaren utelämnat en enskild fraktsedelsuppgift innebär således enligt förslaget, att ”de uppgifter” som han lämnat är ofullständiga.

Som en ansvarsframkallande omständighet anges i järnvägstrafikstadgan, utöver att anteckning i fraktsedeln är oriktig eller ofullständig, att anteckning-

[1] Se SOU 1972: 24 s. 58.

en är otydlig. I vägtransportlagen nämns däremot inte ordet otydlig utan bara orden oriktig och ofullständig. Av motiven till lagen framgår emellertid att de sistnämnda båda uttrycken är avsedda att täcka också 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. Eftersom fallet att kostnad eller skada har föranletts av otydlighet hos uppgift i fraktsedeln kan nämnas uttryckligen i lagtexten utan att detta nämnvärt tynger texten, har utredningen föredragit denna lösning.

Om järnvägen har åtagit sig att för avsändarens räkning föra in en viss uppgift i fraktsedeln men försummat att göra detta eller gjort det på ett otillfredsställande sätt, kan avsändaren enligt det ovan sagda formellt bli ansvarig för följderna härav. I sådana fall kan dock vållande på järnvägens sida ofta tänkas leda till att någon ersättningsskyldighet för avsändaren inte aktualiseras. Svårigheterna att bevisa vållandet måste emellertid ge avsändaren anledning att noga ge akt på att fraktsedelns innehåll blir korrekt.

I förhållande till gällande reglering i järnvägstrafikstadgan företer denna paragraf vissa avvikelser, som dock knappast är av annat än formell natur. Sålunda sägs i järnvägstrafikstadgan att avsändarens ansvarighet gäller skada 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 blivit korrekt angiven i fraktsedeln. För att undanröja eventuell tveksamhet i detta och liknande fall använder utredningen i stället uttrycket "kostnad och skada". 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 markerad att någon särskild typ av införingar skulle uteslutas, om bara ettdera av dessa uttryck används. Liksom i vägtransportlagen förekommer därför i detta sammanhang bara ordet uppgift i lagförslaget.

8 §

Enligt allmänna bevisbörderegler ankommer det på varuhavaren att bevisa påståenden om att godset har gått förlorat, minskats eller skadats medan fraktföraren innehade det för befordran. Bara undantagsvis kan det emellertid vara möjligt för varuhavaren att direkt utpeka vad som medfört förlusten, minskningen eller skadan. I regel kan varuhavaren inte fullgöra sin bevisbörda annorledes än genom bevisning om godsets mängd och tillstånd vid de tidpunkter då det mottogs till befordran och då det utlämnades efter befordran. Kan han därvid påvisa 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 bevisning om godsets mängd och tillstånd vid den tidpunkt då det mottogs till befordran har fraktsedeln, som närmare anges i 9 §, tillagts en bestämd bevisverkan. Emellertid kan fraktsedeln antas kunna fungera som särskilt bevismedel endast så länge fraktsedelsuppgifter, allmänt sett, framstår som tillförlitliga. En förutsättning härför är att fraktsedelsinnehållet i viss omfattning kan betraktas som en utsaga, vilken inte bara avgetts av avsändaren utan också bekräftats av transportören.

Järnvägen åläggs därför i denna paragraf att vidta vissa kontrollåtgärder,

när den tar emot godset till befordran, och att i förekommande fall i fraktsedeln göra de anmärkningar som kontrollen föranleder. Paragrafen motsvarar i stort 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 till synes motsvarar de uppgifter som lämnas i fraktsedeln för identifieringen av godset. En sådan kontrollskyldighet kan emellertid inte göras undantagslös. Den kan till en början inte upprätthållas i de talrika fall då avsändaren själv ombesörjer lastningen av godset. Undantag från kontrollskyldigheten kan emellertid påkallas av en rad andra omständigheter, t. ex. att kolliantalet är mycket stort, att överlämningen av godset till befordran sker under exceptionella förhållanden eller att avsändaren förklarar sig inte önska någon kontroll. Det är knappast möjligt att i lagtexten mera preciserat ange de fall då kontrollskyldigheten bör bortfalla av annan anledning än att avsändaren svarar för lastningen. I lagförslaget anges därför som förutsättning för bortfall av kontrollskyldigheten, utöver att avsändaren har lastat godset, endast att förhållandena eljest innebär godtagbara skäl för järnvägen att underlåta kontrollen.

Om kontroll inte företagits, bör detta framgå av fraktsedeln. Utvisar fraktsedeln att godset har lastats av avsändaren, kan därav, om inte annat antecknats, slutas att kontroll inte har ägt rum. Någon särskild anmärkning härom behövs således inte. Har kontroll underlåtits av annat skäl, måste emellertid detta anmärkas i fraktsedeln. I annat fall får enligt 9 § de ej kontrollerade uppgifterna samma bevisverkan som om de hade kontrollerats och befunnits riktiga. Det samma gäller om uppgift som vid kontroll befinns vara oriktig men mot vilken anmärkning inte görs i fraktsedeln.

Enligt paragrafens andra stycke åläggs järnvägen skyldighet att besiktiga godset och dess förpackning, när den tar emot godset till befordran. Besiktningen, som är begränsad till en granskning av godsets och förpackningens synliga tillstånd, bildar grundval för en i 9 § andra stycket återgiven presumtionsregel av innehåll att godset och förpackningen normalt skall antas ha varit i gott synligt tillstånd, när järnvägen tog emot godset till befordran. Denna presumtion bryts, om järnvägen omedelbart efter besiktningen gör anmärkning mot godsets eller förpackningens tillstånd och anger vad som föranleder anmärkningen.

Anmärkning enligt första eller andra stycket får, som nämnts, till effekt att motsvarande bevispresumtion i 9 § faller. Därmed återstår för varuhavaren att med vanliga bevismedel styrka sina påståenden om godsets mängd och tillstånd vid den tidpunkt då det lämnades till befordran. Järnvägen kan självfallet ytterligare förbättra sitt bevisläge genom att förmå avsändaren att godkänna denna anmärkning. Som anförts i avsnitt 4.2.3.4 anser utredningen, att det inte finns anledning att, som skett i vägtransportlagen, reglera detta fall i lag.

9 §

Denna paragraf innehåller i första stycket regler om fraktsedelns bevisverkan. Som framgår av 2 § krävs enligt förslaget bara parternas överenskommelse för att ett befordringsavtal skall anses ha kommit till stånd. I motsats till vad

som gäller enligt CIM skall det således enligt förslaget inte vara nödvändigt att upprätta fraktsedel för att ett befordringsavtal skall komma till stånd. Ofta kommer emellertid sådana att ingås utan att några egentliga förhandlingar förs. Upplysningar om avtalets enskildheter står då knappast att få på annat sätt än genom de transporthandlingar som kan ha upprättats. Har i sådant fall fraktsedel upprättats, måste den i princip kunna betraktas 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 befordringsavtalet, muntligen eller skriftligen, fastlagts innan fraktsedel upprättades, kan det emellertid tänkas att fraktsedeln oriktigt återger avtalets innehåll. I den mån det genom vittnesmål eller på annat sätt bevisas att så är fallet, skall vad fraktsedeln upplyser om avtalsvillkor lämnas utan avseende. Så länge det inte styrks att avtalsvillkor som framgår av fraktsedel har blivit oriktigt återgivet, skall dock fraktsedeln anses visa vad som i detta hänseende verkligen avtalats.

Den nu redovisade regeln om fraktsedelns värde som bevis för villkoren i befordringsavtalet har i lagförslaget utformats i så gott som ordagrann överensstämmelse med motsvarande regel i 13 § vägtransportlagen. I anslutning till denna regel innehåller 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 är enligt utredningens mening förvillande, eftersom den kan tyckas säga att fraktsedeln gäller som bevis för att fraktföraren tagit emot det antal kollin som anges i fraktsedeln, om det inte visas att uppgiften om antal kollin är felaktig. Emellertid förlorar fraktsedelsuppgift om antalet kollin, såväl enligt vägtransportlagen som enligt lagförslaget, sitt särskilda bevisvärde redan när fraktföraren i fraktsedeln anmärker att han inte har kunnat kontrollera uppgiften. Har sådan anmärkning gjorts, gäller således inte fraktsedeln som bevis om fraktförarens mottagande av godset, om — vilket ligger nära till hands — ”godset” antas betyda en av flera kollin bestående sändning.

Med hänsyn till det sagda har utredningen undvikit att på denna punkt efterbilda vägtransportlagen. Enligt utredningens mening behövs i detta sammanhang inte någon särskild bestämmelse om att fraktsedeln utgör bevis för att järnvägen tagit emot godset till befordran. I 4 § andra stycket har utredningen tagit in en föreskrift om att järnvägen genom stämpling eller på annat lämpligt sätt skall erkänna att den har tagit emot godset till befordran. Uttrycket ”godset” används visserligen här i en mera vag betydelse, som gör att mottagningserkännandet inte utan vidare kan relateras till fraktsedelns uppgifter om godsets myckenhet. Att det på fraktsedeln anbragta erkännandet av att järnvägen har tagit emot visst gods medför att fraktsedeln kan användas som bevis härom torde emellertid inte behöva påpekas särskilt.

I första stycket av denna paragraf behandlas också det bevisvärde som tillkommer en i fraktsedel intagen uppgift om antal kollin. Huvudregeln är att sådan uppgift skall antas vara riktig, om inte motsatsen bevisas. Någon presumtion för uppgiftens riktighet skall dock inte gälla om järnvägen i fråga om uppgiften anmärker i fraktsedeln antingen att uppgiften är oriktig eller att järnvägen, av skäl som bör redovisas, inte har kontrollerat uppgiften. Presumtionen om uppgiftens riktighet skall inte heller tillämpas, när det framgår av fraktsedeln eller av annan anledning är uppenbart, att avsändaren har las-

tat godset. Detta har angetts särskilt i lagtexten. Det har nämligen från järnvägshåll ansetts praktiskt ogenomförbart att i de talrika fall då gods lastas av avsändaren utan att kontroll av kolliantalet äger rum från järnvägens sida få till stånd anmärkning om detta förhållande i fraktsedeln. Emellertid förekommer det också att järnvägen åtar sig att kontrollräkna kolliantalet i sändning som lastas av avsändaren. Har 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 i slutet av stycket tagits upp en bestämmelse av innehåll att uppgift som har bekräftats av järnvägen är gällande mot denna.

Paragrafens andra stycke innehåller en presumtionsregel som föreslås bli tillämplig oavsett om befordringen utförs med eller utan fraktsedel. Enligt denna regel skall godset och förpackningen antas ha varit i gott synligt tillstånd när järnvägen tog emot godset till befordran, om inte järnvägen då framställde 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 också bevisar att skadan fanns redan då, fastän någon anmärkning inte gjordes.

I fråga om fraktsedels bevisvärde i andra hänseenden än nu nämnts, liksom i fråga om bevisvärdet av andra transporthandlingar än fraktsedel föreslås allmänna bevisregler bli tillämpliga.

10 §

Bestämmelser om avsändarens ansvarighet för skada som godset framkallar på grund av sin farliga beskaffenhet eller bristfälliga förpackning eller till följd av felaktig lastning eller bristfälligt anbringande eller av annan därmed jämförlig orsak finns för närvarande i 72 § järnvägstrafikstadgan. Motsvarande ämnesområde har i vägtransportlagen delats upp på två paragrafer, 14 § som behandlar bristfällig förpackning och 15 § som behandlar farligt gods. Felaktig lastning och liknande skadeorsaker berörs ej i vägtransportlagen, som synes förutsätta att lastningen vid bilbefordran regelmässigt ombesörjs av fraktföraren.

Lagförslaget följer såtillvida vägtransportlagens redigering som ansvarigheten för bristfällig förpackning och för farligt gods regleras i skilda paragrafer, av vilka 10 § behandlar bristfällig förpackning och felaktigt förfarande i samband med lastning och 11 § farligt gods.

Ansvarigheten för bristfällig förpackning avses enligt förslaget gälla alla sådana följder av bristfälligheten som drabbar järnvägen. Exempel härpå är att kemikalier läcker ut från en otät dunk och orsakar skada på järnvägsmateriel eller på gods som tillhör annan avsändare, vilket föranleder ersättningsskyldighet för järnvägen mot denne. Utredningen anser det onödigt att i lagtexten göra en sådan uppräkning av olika skadeobjekt som finns i vägtransportlagen. Däremot finns det enligt utredningens mening anledning att framhäva, att ersättningsskyldigheten omfattar inte bara inträffad skada utan också åtgärd till förebyggande av skada. Till skillnad från järnvägstrafikstadgan anger därför lagförslaget uttryckligen att ansvarigheten också avser kostnad som har föranletts av bristfälligheten.

För skada eller kostnad som har föranletts av godsets bristfälliga förpack-

ning gäller enligt lagförslaget, liksom enligt järnvägstrafikstadgan och vägtransportlagen, ett rent strikt ansvar. Detta kan göras gällande endast mot avsändaren och övergår således inte på mottagaren genom att denne träder in i befordringsavtalet. Det rent strikta ansvaret gäller också enbart i förhållandet mellan transportören och avsändaren. Detta poängteras särskilt i vägtransportlagen med orden "svarar avsändaren mot fraktföraren". Varken vägtransportlagen eller den föreslagna lagen är emellertid avsedd att reglera avsändarens rättsställning i hänseenden som inte gäller hans genom befordringsavtalet grundlagda förhållande till transportören. Det kan därför tänkas verka förbryllande när denna i sig givna begränsning framhålls i ett enstaka lagrum. Risken för en sådan effekt förefaller utredningen vara mindre med den i lagförslaget använda formuleringen, enligt vilken avsändarens strikta ansvar är begränsat att gälla skada eller kostnad för järnvägen.

Såväl enligt vägtransportlagen som enligt järnvägstrafikstadgan bortfaller avsändarens objektiva ansvar för skada genom bristfällig förpackning i princip, om transportören kände till eller hade bort inse att bristfälligheten förelåg när han tog emot godset till befordran. Mellan de båda regelsystemen består emellertid den skillnaden, att fraktföraren enligt vägtransportlagen men ej 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 objektiva ansvar. Enligt utredningens mening är det en mindre lämplig lösning att fraktföraren s. a. s. på avsändarens risk skall kunna sätta andra varuhavares sändningar i fara genom att utföra befordran av gods vars bristfälliga förpackning han vet kan åstadkomma skada. Lagförslaget intar i denna fråga samma ståndpunkt som järnvägstrafikstadgan, nämligen att järnvägen inte på objektiv grund kan göra avsändaren ansvarig för skada till följd av bristfällighet i godsets förpackning, om skadan har uppkommit vid befordran som järnvägen, utan att vidta lämpliga åtgärder mot bristfälligheten, utfört efter det att den kommit eller bort komma till insikt om denna. Den i lagförslaget använda formuleringen av regeln om undantag från avsändarens objektiva ansvarighet är avsedd att kunna tillämpas också på fallet att järnvägen först vid en senare tidpunkt än när godset togs emot till befordran fick kunskap om eller hade bort förstå, att en bristfällighet var för handen.

Som antytts ovan förutsätter järnvägstrafikstadgan att avsändaren skall svara på objektiv grund också när lastningen ombesörjs av honom och godset framkallar skada till följd av att det lastas felaktigt eller anbringas bristfälligt. Det samma gäller skada 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 utförts av honom. Att en transportkund, som utan järnvägens insyn utför lastningen av sitt gods, måste bära någon form av skärpt ansvar för resultatet härav synes vara klart, och enligt utredningens mening finns det inte anledning att frångå den för närvarande i såväl inrikes som internationell trafik tillämpade principen om rent objektivt ansvar. Utredningen föreslår därför för lastningsskador samma ansvarighet som för skada genom bristfällig förpackning av godset. I stället för järnvägstrafikstadgans uppräkning av de skadeframkallande omständigheterna "felaktig lastning", "bristfälligt anbringande" och "an-

nan därmed jämförlig orsak" används i lagförslaget som en sammanfattande beskrivning av det ansvarsgrundande handlandet uttrycket "felaktigt förfarande" 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 stuvats oriktigt förskjuter sig eller välter. I förhållande till vad som gäller enligt järnvägstrafikstadgan har ansvarighetens omfattning vidgats något i lagförslaget. Enligt detta är nämligen ansvarigheten inte knuten till förutsättningen att skadan skall ha framkallats av godset. Även ett sådant felaktigt förfarande vid lastning som att en vagnsdörr lämnas öppen skall således kunna bedömas enligt reglerna i denna paragraf.[1]

Paragrafens bestämmelser om lastningsskador avser, liksom bestämmelserna om skada till följd av bristfällig förpackning, bara skada och kostnad som orsakas järnvägen. För andra skadelidande, t. ex. ägare av andra godssändningar, står allmänna skadeståndsregler till buds eller i vissa fall kontraktsrättsliga regler, såsom då sändning skadats under befordran från säljare till köpare. Skada som träffar det egna godset på grund av bristfällig förpackning eller felaktigt förfarande vid lastning skall bedömas enligt 24 § första stycket 2 eller 3, vilket regelmässigt torde medföra att ingen ersättning kommer att utgå för skadan. En förutsättning härför, liksom för avsändarens skadeståndsskyldighet, är emellertid att järnvägen bevisar att bristfällighet i godsets förpackning förelåg redan när godset mottogs till befordran resp. att avsändaren har förfarit felaktigt vid lastningen. Åtminstone vid talan om ersättning enligt denna paragraf torde det dessutom få ankomma på järnvägen att visa, att den inte hade vetskap om bristfälligheten eller felaktigheten medan 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 sådan vetskap.

11 §

Det finns enligt utredningens mening anledning att, såsom skett i vägtransportlagen, under en särskild rubrik och någorlunda utförligt behandla fallet att det gods som överlämnas till fraktföraren är av farlig beskaffenhet. I enlighet härmed har regler för detta fall tagits upp i denna paragraf.

Enligt paragrafens första stycke har avsändare som överlämnar farligt gods till järnvägen en särskild upplysningsplikt. Denna innefattar skyldighet för avsändaren att underrätta järnvägen om vari faran består och, när det behövs, om de försiktighetsmått som skall vidtagas. Styckets formulering överensstämmer så gott som ordagrant med 15 § första stycket första punkten vägtransportlagen.

I fråga om följderna av att avsändaren åsidosätter sin upplysningsplikt överensstämmer förslaget i sak med 15 § andra stycket vägtransportlagen. Enligt utredningens mening är emellertid dispositionen och formuleringen av detta stycke i vägtransportlagen sådan, att stycket inte bör efterbildas i formellt hänseende. Utredningen har i stället valt att i andra stycket av denna paragraf behandla endast avsändarens ansvar för att upplysningsplikten iakttas. Den inverkan försummelse av upplysningsplikten har på järnvägens skyldighet att avtalsenligt befordra och vårda godset anges däremot i ett för detta och

[1] Jfr Wick s. 151.

liknande fall gemensamt lagrum i 6 kap. En hänvisning till detta lagrum har för tydlighetens skull tagits in i slutet av detta stycke.

Ansvarigheten enligt detta stycke grundlägger, liksom ansvaret enligt 10 §, en ersättningsskyldighet på objektiv grund, som kan göras gällande endast av järnvägen och endast mot avsändaren. Även om avsändaren har försummat sin upplysningsplikt, leder försummelsen inte till ansvarighet, om järnvägen i alla fall var medveten om faran och behövliga försiktighetsmått, när godset togs emot till befordran. Möjligheten till bortfall av ansvarigheten är emellertid här mindre än enligt 10 §, eftersom hänsyn skall tas bara till vad järnvägen faktiskt visste och inte till vad den kan anses ha bort veta. Detta får antas vara ägnat att påverka avsändarna att inte underlåta att lämna upplysningar om farligt gods i fall då det kan förmodas men inte är fullt säkert att järnvägen har den behövliga kännedomen. Avsändarens objektiva ansvar kvarstår även om järnvägen vid en senare tidpunkt än då godset mottogs till befordran kommer till insikt om faran men underlåter att vidta åtgärder för att avvärja denna. Resulterar faran därefter i en skada, torde emellertid skaderegleringen regelmässigt påverkas av att vållande på järnvägens sida måste anses ha medverkat till skadan.

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 aktualiserats. Stycket överensstämmer i sak med 15 § första stycket andra punkten vägtransportlagen. Regleringen innebär att påstående från järnvägens sida om att järnvägen saknade kännedom om förhållandet i fråga i och för sig är tillräckligt för att detta skall antas ha varit fallet. Har upplysning om förhållandet lämnats i fraktsedel, skall emellertid järnvägen utan vidare anses ha känt till förhållandet, och någon bevisning om att järnvägen faktiskt tagit del av upplysningen behövs inte. Om upplysning lämnats på annat sätt än genom fraktsedel, bör däremot för att jäva järnvägens påstående om att den inte känt till det omtvistade förhållandet krävas övertygande bevisning om att upplysningen har tillställts järnvägen i betryggande form. Liksom i vägtransportlagen anges i lagförslaget 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 det förut nämnda bortfallet av transportörens vårdplikt är liktydigt med en också mot mottagaren gällande ansvarsbefrielse för förlust eller minskning av godset eller skada på det till följd av åtgärd som transportören har vidtagit för att avvärja uppkommen fara. I CMR behandlas därför reglerna om farligt gods i avsnittet om fraktförarens ansvarighet. För att fästa uppmärksamheten mera på avsändarens upplysningsplikt togs reglerna om farligt gods i vägtransportlagen i stället upp i det avsnitt som behandlar åtgärder i samband med att godset avlämnas till befordran. Denna synpunkt har i lagförslaget tillgodosetts genom att huvuddelen av bestämmelserna om farligt gods placerats i denna paragraf. De bestämmelser som rör undantag från järnvägens skyldighet att befordra och vårda godset och därmed sammanhängande ansvarsbefrielse behandlas, som nämnts, i 6 kap. tillsammans med de offentligrättsligt präglade reglerna om järnvägens befogenhet att oskadliggöra eller förstöra godset.

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. Ytterligare fordras att avsändaren rättar sig efter de särskilda föreskrifter som utfärdas för befordran av vissa varuslag. För närvarande är de särskilda villkoren för befordran av dessa varuslag samlade i "Föreskrifter om transport av farligt gods" (SJF 621). Att en viss vara inte återfinns i denna förteckning behöver inte innebära att varan faller utanför tillämpningsområdet för denna paragraf. Lika litet som vägtransportlagen innehåller emellertid lagförslaget någon egen definition av begreppet farligt gods.

12 §

Bestämmelser om avsändarens rätt att genom anvisningar till fraktföraren förfoga över godset medan detta är under befordran finns för närvarande, vad gäller inrikes trafik, för bilbefordringarnas del i 17 § vägtransportlagen och för järnvägsbefordringarnas del i 45 § järnvägstrafikstadgan. Dessa paragrafer är till innehållet sinsemellan likartade, och lagförslaget företer inga större avvikelser från vad som gäller enligt dem. I redaktionellt hänseende har lagförslaget på denna punkt utformats efter mönster av vägtransportlagen.

I första stycket av denna paragraf anges vilka typer av anvisningar från avsändarens sida som järnvägen — med de inskränkningar som följer av 13 § andra stycket — avses vara skyldig att följa. Som exempel nämns först, liksom i vägtransportlagen, begäran att befordringen avbryts. Däremot nämns inte det som nästa exempel i vägtransportlagen angivna fallet att avsändaren begär "att bestämmelseorten ändras". Det är inte bara av språkliga skäl som utredningen velat undvika en sådan formulering. Också sakligt skulle en regel om rätt för avsändaren att omdestinera godset till vilken annan station som helst än den från början angivna bestämmelsestationen föra för långt. I den mån inte järnvägen är bunden av befordringsplikt, bör järnvägen inte vara skyldig att följa anvisning som innebär att det ursprungliga befordringsåtagandet utökas till att avse befordran till station som ligger längre bort än den avtalade bestämmelsestationen. Därför anges i lagförslaget i stället för exemplet "att bestämmelseorten ändras" att godset "utlämnas på station under vägen". Som tredje exempel nämns, liksom i vägtransportlagen, att godset begärs utlämnat till annan mottagare än som tidigare har angetts. Detta exempel måste ses i sammanhang med det närmast föregående och får således inte ges innebörden att omdestinering kan ske till vilken station som helst när ny mottagare har angetts.

Med stöd av sin förfoganderätt får avsändaren enligt lagförslaget, liksom enligt vägtransportlagen, också 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 anvisning inte får innebära en utvidgning av det ursprungliga befordringsåtagandet borde järnvägen inte obetingat vara skyldig att transportera godset tillbaka till avsändningsstationen. Ingenting hindrar dock järnvägarna att generellt utfästa sig att utföra anvisning om återtransport av godset till avsändningsstationen.

Avsändarens rätt att förfoga över godset består fram till den tidpunkt då mottagaren träder in i befordringsavtalet i enlighet med de regler som gäller härför (se 15 §). Detta sägs i paragrafens andra stycke med i stort sett samma

formulering som används i vägtransportlagen. I motsvarande stycke i vägtransportlagen finns också en bestämmelse som fastslår att 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 sin rätta tolkning. Det har ibland hävdats att den skulle innebära att förfoganderätten övergår på mottagaren, som därefter skulle kunna meddela anvisningar enligt första stycket. Någon sådan förfoganderätt har mottagaren inte enligt de regler som nu gäller för inrikes järnvägstrafik och skall enligt utredningens förslag inte heller tillkomma honom framdeles. För att undvika missuppfattningar av det slag som nyss nämnts har utredningen inte i sitt förslag tagit upp någon motsvarighet till den nu behandlade bestämmelsen i vägtransportlagen. En sådan bestämmelse kan lätteligen undvaras, eftersom den bara ger uttryck för det självklara förhållandet att fraktföraren, sedan avsändarens förfoganderätt har upphört genom mottagarens inträde i befordringsavtalet, har att samarbeta med mottagaren i fråga om sättet att slutföra befordringsuppdraget.

13 §

Denna paragraf innehåller i huvudsak bestämmelser som närmare anger förutsättningarna för att den förfoganderätt som avses i 12 § skall kunna utövas. Paragrafen motsvarar 18 § vägtransportlagen samt 49 och 50 §§ järnvägstrafikstadgan.

I paragrafens första stycke behandlas järnvägens rätt att ställa ekonomisk gottgörelse som villkor för att anvisning om förfogande över godset skall utföras. Att transportören är berättigad till sådan gottgörelse fastslås såväl i vägtransportlagen som i järnvägstrafikstadgan. 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". Järnvägstrafikstadgan ger järnvägen rätt att "betinga sig ersättning för kostnad" som föranleds av anvisningen. Framför allt vägtransportlagens uttryckssätt kan tyckas antyda att fraktföraren väl kan kräva täckning för sina självkostnader för anvisningens utförande men inte tillgodoräkna sig sedvanlig vinst på t. ex. en befordran som utförs på grund av anvisning. Någon anledning att på detta sätt begränsa järnvägens rätt till full betalning för prestationer som utförts på grund av avsändarens förfogande över godset finns enligt utredningens mening i allmänhet inte. För att undvika den tolkning som nyss antytts har ersättningsrätten i lagförslaget relaterats — förutom till skada som föranletts av anvisning — till "utförandet av anvisning" och inte bara till kostnaderna för utförandet.

I järnvägstrafikstadgan föreskrivs uttryckligen, att järnvägen inte har rätt till ersättning för att den har utfört 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 ingalunda avsett att regeln om fraktförarens rätt till ersättning skulle gälla undantagslöst. Bortfall av ersättningsrätten torde i enlighet härmed få antas kunna äga rum också i andra fall än då avsändaren nödgas lämna anvisning för att reda upp en situation som han försatts i genom vårdslöshet från transportörens sida. Också när anvisningen inte alls

framkallats av järnvägen, kan det finnas anledning att underkänna järnvägens krav på ersättning för utförandet av anvisningen, t. ex. om anvisningen har förfelat sitt syfte därför att den på grund av järnvägens försummelse inte har kommit till utförande i tid. Att fullständigt ange alla tänkbara fall av undantag från ersättningsregeln kan emellertid knappast komma i fråga. Utredningen föredrar vägtransportlagens metod att lämna frågan om undantag öppen framför att nämna enstaka undantag.

Paragrafens andra stycke anger till en början vissa omständigheter vilkas förhandenvaro medför att järnvägen får vägra att utföra anvisning. En sådan omständighet är för det första att anvisningens utförande skulle medföra att sändning måste delas. Om detta skulle bli följden, kan fraktföraren också för närvarande vägra att utföra anvisning såväl vid bilbefordran som vid järnvägsbefordran. Som grund för vägran att utföra anvisning kan enligt förslaget vidare åberopas att utförandet skulle medföra störning i järnvägsdriften. Samma grund gäller enligt järnvägstrafikstadgan. Den motsvaras i vägtransportlagen av en föreskrift om att anvisning inte behöver utföras, om det skulle medföra hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet. Den tredje av de nämnda omständigheterna är att utförandet av anvisningen skulle medföra skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Också detta fall är angivet 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 redan tillhör det förflutna, 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 stationen har passerats innan anvisningen blir känd där. Sådana fall behandlas både i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan. I vägtransportlagen är omständigheten att anvisningen inte längre går att utföra redovisad som en av de omständigheter som ger fraktföraren rätt att vägra utföra den. Utredningen har velat undvika en formulering som i likhet med vägtransportlagens säger att transportören inte är skyldig att utföra det som inte går att utföra. I lagförslaget sägs i stället med användande av järnvägstrafikstadgans terminologi, att anvisningen i angivna fall skall anses vara förfallen.

För avsändaren är det självfallet av vikt 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 härom. Enligt vägtransportlagen behöver emellertid sådan underrättelse inte lämnas, när skälet till vägran att följa anvisningen är att delning av sändningen därmed förhindras. Anledningen härtill torde vara att det 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 sändning delas, och järnvägstrafikstadgan gör intet undantag från underrättelseskyldigheten för det fall att järnvägens vägran att följa anvisning motiveras med att sändningen annars måste delas. I likhet med järnvägstrafikstadgan uppställer lagförslaget som undantagslös regel att järnvägen genast skall underrätta avsändaren i de fall då anvisning som

han lämnar inte blir utförd. Denna regel bildar paragrafens tredje stycke. Regeln är avsedd att vara tillämplig också i de situationer då anvisningen enligt andra stycket andra punkten skall betraktas som förfallen.

14 §

När avsändaren utnyttjar sin rätt enligt 12 § att förfoga över godset under befordringen, är skälet härför regelmässigt att det skulle vara oförmånligt för honom att låta befordringen slutföras på det sätt som tidigare avsågs. Att järnvägen inte följer anvisning som avsändaren lämnar med stöd av sin förfoganderätt är således ägnat att framkalla skada för avsändaren, t. ex. när mottagaren visat sig vara insolvent men järnvägen i stället för att i enlighet med avsändarens anvisning avbryta befordringen fortsätter denna och utlämnar godset till mottagaren. Som framgår av 13 § andra stycket har järnvägen vidsträckta möjligheter att med hänvisning till egna intressen underlåta att följa avsändarens anvisningar. Skulle emellertid järnvägen utan att det är befogat av hänsyn till sådant intresse underlåta att följa anvisning, bör järnvägen kunna göras ansvarig för den skada som uppkommer därigenom. Regler härom föreslås i första stycket av denna paragraf.

Dessa regler saknar motsvarighet i järnvägstrafikstadgan. Däremot finns i 19 § vägtransportlagen föreskrifter om ansvarighet för fraktföraren för skada som uppkommit genom att han inte rättat sig efter anvisning, som han varit skyldig att följa. Liksom enligt dessa föreskrifter är transportörens ansvarighet i detta stycke av lagförslaget formellt utformat som ett rent strikt ansvar. Med hänsyn till de långtgående möjligheter som lämnats järnvägarna att motivera underlåtenhet att följa anvisning torde emellertid ansvar i realiteten 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 härför måste i regel vara att avsändaren utan dröjsmål får reda på att hans anvisning inte kommer att följas. I 13 § tredje stycket föreslås därför att järnvägen, liksom för närvarande, skall vara skyldig att i fall då anvisning inte kommer till utförande genast underrätta avsändaren om detta. Särskilda föreskrifter om transportörens ansvarighet för skada som uppkommer till följd av underlåtenhet att iaktta denna underrättelseskyldighet finns varken i järnvägstrafikstadgan eller i vägtransportlagen. Detta synes innebära att avsändaren som grund för krav på ersättning för skada 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 befaras uppkomma i enskilda fall. Enligt utredningens mening bör därför också ansvaret för att underrättelseskyldigheten enligt 13 § tredje stycket fullgörs regleras i järnvägslagstiftningen. I enlighet härmed föreslås ansvarsregeln i första stycket av denna paragraf bli tillämplig också på skada genom utebliven underrättelse om att anvisning inte följs. Järnvägens ansvarighet för åsidosättande av underrättelseskyldigheten skulle därmed formellt bli rent strikt, men tillämpningsområdet

för ansvarigheten synes i praktiken så gott som alltid bli situationer i vilka järnvägen har gjort sig skyldig till vållande.

Som framgår av avsnitt 4.2.3.3 föreslår utredningen att järnvägsfraktsedeln inte längre skall ha någon funktion som köprättsligt dokument. I enlighet härmed upprätthålls i lagförslaget inte något krav på att järnvägen till mottagarens skydd skall låta avsändaren förete sitt fraktsedelsblad, när han lämnar anvisning som innebär förfogande över godset. Fortfarande måste emellertid järnvägen vid ett tillfälle vaka över att inte anvisning från avsändaren leder till intrång i mottagarens rätt. Detta skulle bli fallet om avsändaren tilläts förfoga över godset, fastän mottagaren inträtt i befordringsavtalet enligt 15 § och avsändarens förfoganderätt därmed har upphört. Med tanke på denna situation har i paragrafens andra stycke införts en särskild reglering av järnvägens ansvarighet gentemot mottagaren för skada, som denne lider genom att avsändaren får förfoga över godset, fastän mottagaren har inträtt i befordringsavtalet. Denna reglering har en direkt motsvarighet i 48 § och 68 § andra stycket järnvägstrafikstadgan. I vägtransportlagen finns däremot inte några särskilda bestämmelser om detta fall.

Vägtransportlagens tystnad på denna punkt medför enligt utredningens mening en onödig 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 gått förlorat under befordringen. Någon förlust i egentlig mening är det emellertid inte fråga om, och det kan därför ligga närmare till hands att anta att mottagarens skadeståndsanspråk skall behandlas med tillämpning av allmänna skadeståndsregler. I sistnämnda fall skall skadan ersättas fullt ut, medan ersättningen begränsas om de förstnämnda reglerna skall tillämpas.

Också när det gäller ersättningsskyldighet enligt denna paragraf i lagförslaget uppkommer självfallet frågan efter vilka regler skadeståndet bör beräknas. Enligt vägtransportlagen får ersättning för skada till följd av att fraktföraren inte har följt anvisning, som han varit skyldig att följa, inte överstiga vad som skulle ha utgått om godset hade gått förlorat. Däremot innehåller järnvägstrafikstadgan inte någon regel om begränsning av ersättning för skada som mottagaren lider genom att järnvägen utför anvisning av avsändaren, sedan dennes förfoganderätt har upphört.

Den riskfördelning mellan varuhavaren och transportören som är innebörden i begränsningsreglerna är enligt utredningens mening 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 avses kunna utlösa ersättningsskyldighet enligt denna paragraf torde genomgående kunna ses som uttryck för en avsevärd oaktsamhet vid fullgörandet av åligganden av tämligen okomplicerad natur. Enligt utredningens mening bör därför allmänna regler om bestämmande av skadestånd tillämpas på de ersättningar som är i fråga här.

15 §

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 tillerkänns därför mottagaren en självständig rätt att kräva att det mellan avsändaren och fraktföraren ingångna befordringsavtalet fullgörs i de delar som innebär att fraktföraren skall prestera till mottagaren. Denna rätt för mottagaren att inträda i befordringsavtalet behandlas i lagförslaget i förevarande paragraf. Till innehållet motsvarar paragrafen i huvudsak 20 § vägtransportlagen samt 39 och 40 §§ järnvägstrafikstadgan.

I paragrafens första stycke fastslås, liksom i 20 § första stycket vägtransportlagen och 39 § järnvägstrafikstadgan, förutsättningarna för att mottagaren skall kunna göra gällande rätt att inträda i befordringsavtalet. Dessa förutsättningar är enligt lagförslaget i princip de samma som enligt vägtransportlagen och avviker därmed något från motsvarande förutsättningar i järnvägstrafikstadgan. I normalfallet får mottagaren inträda i befordringsavtalet så snart godset har kommit fram till den plats där det skall utlämnas. Förslaget bygger på antagandet att utlämning i regel skall ske på den i befordringsavtalet avsedda bestämmelsestationen. I motsats till järnvägstrafikstadgan anger emellertid lagförslaget tidpunkten för uppkomsten av mottagarens rätt att inträda i befordringsavtalet också för fallet att godset i enlighet med avtalet utlämnas på annan plats än på bestämmelsestationen. För den händelse att godset har gått förlorat eller blivit fördröjt kan mottagaren enligt lagförslaget — liksom enligt vägtransportlagen — inträda i befordringsavtalet när förlusten eller dröjsmålet har konstaterats. Härvidlag avviker förslaget såtillvida från järnvägstrafikstadgan som denna i fall av dröjsmål inte ger mottagaren rätt att inträda i befordringsavtalet, förrän dröjsmålet 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. Denna upptar också i 20 § andra stycket en särskild bestämmelse av innehåll att mottagare som begär att få godset utlämnat också har rätt att erhålla sådant fraktsedelsexemplar som 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 fraktavtalet. Därmed avses uppenbarligen i första hand rätten till skadestånd.

Rätten att få godset utlämnat är emellertid otvivelaktigt en av de rättigheter som följer av fraktavtalet. När rätten att få godset utlämnat nämns för sig, skulle detta därför kunna tolkas så, att övriga av fraktavtalet följande rättigheter inte skulle kunna göras gällande jämsides med rätten att få ut godset. Emellertid bör begäran att få ut godset inte utesluta att t. ex. krav på ersättning för skada på godset samtidigt framställs. Utredningen har därför föredragit att för samtliga fall hänvisa enbart till rättigheterna enligt befordringsavtalet.

Mottagarens inträde i befordringsavtalet innebär inte att han träder i avsändarens ställe utan endast att han accepterar den rättsställning som befordringsavtalet bereder mottagaren. Om avsändaren t. ex. har betalat högre frakt än som skall utgå enligt befordringsavtalet, medför mottagarens inträde i avtalet inte att han därmed förvärvar rätten till återbetalning. Detta bör enligt utredningens mening komma till tydligare uttryck än som skett genom vägtransportlagens formulering att mottagaren får göra gällande de rättigheter "som följer av fraktavtalet". I lagförslaget används därför uttryckssättet att mottagaren får göra gällande de rättigheter "som tillkommer honom enligt befordringsavtalet".

I vägtransportlagen anges inte någon inskränkning i mottagarens rätt att efter godsets ankomst till bestämmelseorten begära utlämning av godset. Trots detta kan sådan rätt inte anses föreligga, när avsändaren med stöd av sin rätt att förfoga över godset har lämnat anvisning som innebär, att godset inte skall utlämnas till den angivne mottagaren. Den motsägelse som på denna punkt finns i vägtransportlagen undviks i lagförslaget genom att mottagaren enligt detta inte har ovillkorlig rätt att begära godset utlämnat utan bara kan göra gällande de rättigheter som tillkommer honom enligt befordringsavtalet, varvid med befordringsavtalet avses den version av avtalet som gäller sedan avsändaren ändrat det ursprungliga avtalet med stöd av sin förfoganderätt. Även om mottagarens rätt med det föreslagna uttryckssättet således inte ens formellt kommer i motsättning till avsändarens förfoganderätt, kan det finnas anledning att formulera lagtexten så, att uppmärksamheten fästs på möjligheten att mottagarens principiella rätt att inträda i befordringsavtalet kan vara utesluten i det enskilda fallet till följd av förordnande som avsändaren lämnat med stöd av sin förfoganderätt. I inledningen till denna paragaraf har utredningen därför fört in en reservation av innebörd att rätt för mottagaren att under de förutsättningar som anges i paragrafen inträda i befordringsavtalet föreligger, om ej avsändaren har förordnat annat med stöd av 12 §. En motsvarande reservation finns i 39 § andra stycket järnvägstrafikstadgan.

Mottagarens inträde i befordringsavtalet sker som nämnts vanligen genom att mottagaren, sedan han fått rätt därtill, begär att få ut godset. Av andra rättigheter som kan tillkomma honom enligt befordringsavtalet 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 förslaget rätten att få ut det för mottagaren avsedda fraktsedelsbladet inte knuten till förutsättningen att också godset begärs utlämnat. Mottagare som t. ex. vid nyinlämning vill låta godset vara kvar i järnvägens besittning kan således begära att enbart mottagarbladet av fraktsedeln lämnas ut. Enligt förslaget medför emellertid mottagarens förvärv av detta blad inte någon rättsverkan, så länge inte godset har anlänt till utlämningsplatsen eller mottagaren av annan anledning har blivit berättigad att inträda i befordringsavtalet. Härvidlag avviker förslaget från vad som gäller enligt 48 § järnvägstrafikstadgan (jfr avsnitt 4.2.3.8).

Att mottagaren inträder i befordringsavtalet genom att göra gällande rätt som tillkommer honom enligt detta innebär självfallet också att han påtar sig de skyldigheter som enligt avtalet åvilar honom. Detta synes också vara den principiella innebörden av 40 § järnvägstrafikstadgan. Motsvarande bestäm-

melse i vägtransportlagen (20 § tredje stycket) går emellertid såtillvida längre som den förklarar, att mottagaren genom sitt inträde i befordringsavtalet blir skyldig att betala det belopp som fraktföraren är berättigad att uppbära enligt avtalet. Detta innebär enligt vad som uttryckligen sägs i motiven till vägtransportlagen, att mottagare som inträder i befordringsavtalet 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 till äventyrs inte har betalt.[1] 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 befordringsavtalet innan han har betalat vad fraktföraren är berättigad att uppbära enligt avtalet.

Enligt utredningens mening saknas anledning att genom lagstiftning ålägga mottagaren en generell skyldighet att svara för de med befordringen förenade kostnaderna, oavsett om dessa enligt befordringsavtalet skall belasta avsändaren eller mottagaren. Om transportören finner det påkallat att mottagaren bär ett subsidiärt betalningsansvar för kostnader som åvilar avsändaren, bör han tillse att befordringsavtalet utformas i enlighet härmed.

Det finns enligt utredningens mening inte heller anledning att göra betalning av fraktförarens fordran till villkor för att mottagaren skall erkännas som part i tvist om ersättning för förlust eller dröjsmål. En sådan ordning, som ofta kan tänkas innebära inbetalning av fraktkostnader som fraktföraren är skyldig att återbetala, har i motiven till vägtransportlagen betecknats som mindre ändamålsenlig men har dock godtagits med hänvisning till önskemålet om överensstämmelse med regleringen i CMR.

Liksom vägtransportlagen bör järnvägslagstiftningen tillerkänna transportören rätt att som villkor för utlämning av 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 sådan regel överflödig som vägtransportlagen innehåller i 20 § tredje stycket andra meningen. Däremot behövs i detta sammanhang en föreskrift av vilken framgår att järnvägens fordran på mottagaren förfaller till betalning i samma stund som mottagaren efter godsets ankomst till utlämningsplatsen begär att få ut godset eller mottagarbladet av fraktsedeln. En sådan föreskrift har tagits upp i paragrafens andra stycke.

16 §

Enligt normalvillkoren art. 75.1 får avsändaren i regel belägga sin sändning med efterkrav intill godsets fulla värde genom att införa efterkravsbeloppet på härför avsedda platser i fraktsedeln. Har sändningen i enlighet härmed belagts med efterkrav, får den inte lämnas ut till mottagaren innan denne erlagt efterkravsbeloppet till järnvägen.

Om järnvägen trots detta lämnar ut godset till mottagaren utan att uppbära efterkravsbeloppet, blir järnvägen skadeståndsskyldig gentemot avsändaren. Bestämmelser härom finns för närvarande i 69 § järnvägstrafikstadgan under rubriken Järnvägens ansvarighet. Också i utredningsförslaget till vägtransportlagen behandlades efterkrav i avsnittet om fraktförarens ansvarighet. I vägtransportlagen placerades emellertid reglerna om efterkrav under rubriken

[1] Se prop. 1974: 33 s. 95.

Godsets utlämnande. Med hänsyn till önskemålet om en viss likformighet mellan vägtransportlagen och järnvägstrafiklagen har utredningen också i sitt förslag tagit upp regler om efterkrav i avsnittet om godsets utlämnande.

Dessa regler tar emellertid, liksom efterkravsreglerna i vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan, endast sikte på situationen att transportören lämnar ut godset till mottagaren utan att inkassera efterkravsbelopp som godset belagts med. Om och i så fall till vilket belopp gods får beläggas med efterkrav och hur detta skall gå till är således frågor som får regleras avtalsvägen.

De föreslagna efterkravsreglerna överensstämmer i sak med såväl 21 § vägtransportlagen som 69 § järnvägstrafikstadgan. I redaktionellt hänseende ansluter sig förslaget närmast till den enligt utredningens mening något enklare formuleringen i järnvägstrafikstadgan.

17 §

Denna paragraf behandlar fallet att befordringen fram till den plats där godset skall utlämnas inte kan genomföras på det sätt som förutsatts i befordringsavtalet. Paragrafen motsvarar 22 § vägtransportlagen och 51 § järnvägstrafikstadgan.

Med befordringshinder förstås, som framgår av det sagda, enligt förslaget endast sådan omständighet som gör att godset inte kan transporteras till målet på det sätt som avsetts. Sådana omständigheter är t. ex. att en viss järnvägssträcka blivit oframkomlig eller att godset blivit så illa skadat att det inte tål vidare förflyttning.

Till befordringshinder i förslagets mening är inte att hänföra alla de omständigheter som enligt vägtransportlagen betecknas som hinder för befordringens utförande. Enligt ordalydelsen i vägtransportlagen skall nämligen bestämmelserna om befordringshinder tillämpas, så snart det före godsets ankomst till bestämmelseorten visar sig vara omöjligt att fullgöra fraktavtalet på det sätt som har överenskommits. Med denna formulering bör också fall av anteciperat utlämningshinder hänföras under reglerna om befordringshinder, såsom då transportören före godsets ankomst till bestämmelseorten får reda på att mottagaren flyttat därifrån. Att ett sådant fall skall behandlas med tillämpning av reglerna om befordringshinder anges också uttryckligen i motiven till vägtransportlagen.[1]

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 härom. Sådana fall torde emellertid vara så sällsynta att de inte behöver uppmärksammas i lagstiftning. Fastän denna lösning inte formellt kan anses överensstämma med vägtransportlagens motsvarande reglering, bör därför järnvägslagstiftningens regler om befordringshinder enligt utredningens mening för enkelhetens skull göras tilllämpliga bara på fall då det inträffade påverkar möjligheten att befordra godset till bestämmelseorten.

I fråga om dessa fall skiljer lagförslaget på sådana i vilka det inträffade gör det omöjligt att fullfölja befordringen och sådana i vilka det alltjämt är möjligt att på annat sätt än som från början bestämts transportera godset till bestämmelseorten.

Den förstnämnda typen av befordringshinder behandlas i första stycket av

[1] Se prop. 1974: 33 s. 98.

denna paragraf. Föreligger sådant absolut befordringshinder, skall järnvägen inhämta föreskrift 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 befordringshinder, dvs. sådana omständigheter som visserligen hindrar att befordringen genomförs så som avtalats men som inte utesluter, att godset på annat sätt befordras till den plats där det skall utlämnas. Även när sådant befordringshinder uppträder, skall järnvägen enligt förslaget inhämta avsändarens föreskrift. Denna regel är emellertid inte lika kategorisk som motsvarande regel i vägtransportlagen. Ofta torde nämligen verkningarna av ett relativt befordringshinder kunna elimineras genom en tämligen obetydlig avvikelse från vad som avtalats, t. ex. i fråga om befordringsväg. Enligt utredningens bedömning är varuhavaren typiskt sett mera betjänt av att befordringen fortsätter med en mindre avvikelse från vad som avtalats än att den avstannar i avvaktan på föreskrifter. Utredningen föreslår därför att järnvägen inte skall behöva inhämta föreskrift, om den kan genomföra befordringen till bestämmelseorten utan att avvika från vad som avtalats i högre grad än att avvikelsen kan anses sakna nämnvärd betydelse. Det föreslagna undantaget från regeln att föreskrift skall inhämtas har viss motsvarighet i järnvägstrafikstadgan. Enligt denna behöver järnvägen inte inhämta föreskrift, när hindret är "blott tillfälligt". Förslaget 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 blivit ofarbar för lång tid, men befordringen utan större omgång kan genomföras på andra linjer.

När järnvägen begärt föreskrift med anledning av relativt befordringshinder, har den självfallet att någon tid avvakta att sådan föreskrift lämnas. Att i lagtext mera exakt ange hur länge järnvägen är skyldig att vänta på föreskrift är inte möjligt. I lagförslaget betecknas den berörda tidsfristen liksom i vägtransportlagen med uttrycket skälig tid. Har järnvägen inom denna tid inte meddelats någon föreskrift, skall järnvägen enligt förslaget vara 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 än dessa anger vilka krav som kan ställas på den bedömning av avsändarens intresse som transportören har att göra.

Enligt 15 § första stycket får mottagaren inträda i befordringsavtalet, om godset inte har kommit honom till handa vid leveransfristens slut. Om mottagaren begagnar sig av denna rätt, upphör därmed avsändarens rätt att förfoga över godset. Eftersom godset då fortfarande kan vara under befordran, är det inte uteslutet att befordringshinder kan uppkomma efter den tidpunkt då avsändarens förfoganderätt upphörde. Skulle detta ske, bör transportören självfallet inte vända sig till avsändaren med begäran om föreskrift eller på annat sätt försöka tillgodose avsändarens intresse utan i stället verka för en tillfredsställande lösning för mottagarens del.

Vid behandlingen av förslaget till vägtransportlag påpekade lagrådet, att förslaget inte täckte situationen att befordringshinder uppkommit efter det att

mottagaren hade inträtt i befordringsavtalet. Departementschefen medgav detta men ansåg, att den av lagrådet angivna situationen i praktiken skulle aktualiseras ytterst sällan och att det därför inte fanns tillräcklig anledning att betunga lagtexten med en reglering av detta fall.[1]

Enligt utredningens förslag blir mottagaren i fall av dröjsmål med godsets utlämning berättigad att inträda i befordringsavtalet, så snart dröjsmålet har konstaterats. Han skall således inte längre behöva avvakta utgången av den frist om en månad eller, i vissa fall, sex veckor som för närvarande gäller. Med denna lösning kommer det säkerligen då och då att inträffa att befordringshinder uppkommer efter den tidpunkt då avsändarens förfoganderätt har upphört. Eftersom denna situation dock självfallet kommer att höra till undantagen, är det lätt att förbise att huvudregeln om förfarandet vid befordringshinder måste frångås i dessa fall. Enligt utredningens mening är det därför på sin plats att den angivna undantagssituationen berörs i lagtexten, något som kan göras utan att denna tyngs i nämnvärd grad. I lagförslaget har därför som ett tredje stycke i denna paragraf tagits upp en bestämmelse av innebörd att vad som i paragrafen sägs om avsändaren i stället skall gälla mottagaren, om befordringshindret inträffat först sedan avsändarens förfoganderätt har upphört.

Utredningen föreslår inte någon reglering av frågan huruvida avsändaren i befordringsavtalet kan förklara sig avstå från sin förfoganderätt eller överlåta denna på mottagaren. Emellertid förutsätter utredningen att så kan ske. Paragrafens tredje stycke avses kunna tillämpas också på sådana fall.

18 §

I denna paragraf ges vissa regler om förfarandet när godset har kommit fram till den plats där det skall utlämnas 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. Utredningen anser sig böra ansluta sig till detta uttryckssätt, som också används i CIM (art. 25). Strängt taget är dock uttrycket "hinder för godsets utlämning" något för vidsträckt, eftersom det för tanken till varje situation i vilken godset inte kan överföras i mottagarens besittning. Paragrafen är emellertid inte avsedd att tillämpas på fall då mottagaren har inträtt i befordringsavtalet, t. ex. genom att efter godsets ankomst till bestämmelsestationen överta mottagarbladet till fraktsedeln, men utlämningen av godset hindras av strejk, myndighets förbud eller liknande.

Däremot är paragrafen tillämplig när mottagaren, fastän godset har anlänt till platsen för utlämnandet, inte inträder i befordringsavtalet 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 paragrafens första stycke inhämta anvisning från avsändaren.

En fråga som stundom har varit omtvistad är om mottagarens vägran att ta emot godset medför att hans självständiga rätt att inträda i befordringsavtalet faller bort. Denna fråga besvaras nekande både i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan. Enligt dessa regelsystem får mottagaren trots tidigare väg-

[1] Se prop. 1974: 33 s. 192.

ran inträda i befordringsavtalet, så länge inte transportören fått anvisning av annan innebörd från avsändaren. Detta anges uttryckligen i vägtransportlagen, medan det i järnvägstrafikstadgan framgår av en generell regel om att godset skall utlämnas till mottagaren, om utlämningshindret upphör innan föreskrift anländer från avsändaren.

Hur fraktföraren skall förfara, om annat utlämningshinder än mottagarens vägran att ta emot godset faller bort innan avsändarens anvisning kommit fraktföraren till handa, 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.

Utredningen föreslår i andra stycket av denna paragraf en reglering som i sak överensstämmer med vad som enligt det sagda gäller enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan. I redaktionellt hänseende bör en sådan reglering enligt utredningens mening utformas så, att den innefattar alla förekommande fall. Det kan emellertid finnas anledning att särskilt understryka det långtifrån självklara förhållandet, att mottagarens vägran att ta emot godset kan vara att behandla som ett övergående utlämningshinder. I förslaget nämns därför särskilt fallet att mottagaren begär utlämning av godset, fastän han tidigare vägrat att ta emot det. Till skillnad från vägtransportlagen men i likhet med järnvägstrafikstadgan innehåller förslaget också en bestämmelse av innebörd, att transportören skall underrätta avsändaren om utlämning som skett sedan utlämningshinder fallit bort.

19 §

Enligt 24 § vägtransportlagen har fraktföraren i princip rätt till ersättning för kostnad som han har haft för att inhämta eller utföra anvisning med anledning av befordrings- eller utlämningshinder. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i järnvägstrafikstadgan. Däremot har järnvägarna i normalvillkoren förbehållit sig rätt att också vid befordringshinder tillämpa de ersättningsregler som gäller när avsändaren ändrar befordringsavtalet. 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 kostnad för underrättelse om hindret.

Med hänsyn till önskvärdheten av likformighet mellan vägtransport- och järnvägslagstiftningen har utredningen i denna paragraf i lagförslaget tagit upp bestämmelser om kostnader vid befordrings- eller utlämningshinder. Enligt ordalydelsen har paragrafen ett vidsträcktare tillämpningsområde än 24 § vägtransportlagen. Den tar nämligen inte, som sistnämnda lagrum gör enligt sin lydelse, sikte enbart på kostnader för inhämtande eller utförande av anvisning utan också på kostnader för åtgärd 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 nu föreslagna bestämmelsen.[1]

Frågan om järnvägs rätt till ersättning för åtgärd som den på eget initiativ vidtar med anledning av befordringshinder är vad gäller ett specialfall reglerad i normalvillkoren. I art. 82.1 i dessa förutsätts att vidarebefordran som järnvägen utan att tillfråga trafikanten utför på annan järnvägslinje än den på vilken befordringshinder uppträtt skall ske utan ökad kostnad för trafikanten.

[1] Jfr SOU 1972: 24 s. 87.

Vad gäller annan av järnvägen utan anvisning vidtagen åtgärd än omläggning av befordringsvägen berörs, som tidigare nämnts, ersättningsfrågan inte i normalvillkoren.

En typ av befordringshinder som kan medföra avsevärda kostnader är att godset eller förpackningen under befordringen kommer i ett sådant tillstånd att befordringen inte kan fortsättas utan förbättringsåtgärder från järnvägens sida. När järnvägen utan anvisning vidtagit sådana åtgärder synes det i praxis ha rått osäkerhet om hur ersättningsfrågan bör bedömas. Ersättningskrav från järnvägens sida torde visserligen kunna stödjas på allmänna grundsatser om transportörens vårdplikt, men en uttrycklig reglering sådan som den föreslagna synes vara det bästa sättet att skapa klarhet i rättsläget på denna punkt.

I andra meningen i den föreslagna 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 av fel eller försummelse från järnvägens sida. Att järnvägen inte skall vara berättigad till ersättning, när den vållat befordringshindret eller av vårdslöshet orsakat kostnad som inte hade behövt uppkomma, kan tyckas vara självklart. Bestämmelsen kan emellertid inte betraktas som överflödig, eftersom den fastslår det ingalunda självklara förhållandet att trafikanten bär en större del av risken för befordringshinder än av risken för transportskada. Om gods skadas vid en urspårning, blir järnvägen i regel ersättningsskyldig. De åtgärder som föranleds av urspårningens verkan som befordringshinder för senare sändningar behöver emellertid järnvägen bekosta bara om det visas att urspårningen berott på vållande från järnvägens sida.

20 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser för fallet att befordringsavtalet inte kan fullgöras på grund av att godset antingen inte kan transporteras till utlämningsplatsen eller inte kan utlämnas där och järnvägen saknar anvisning om vad den i stället skall göra med godset. Paragrafen har motsvarigheter i 25 § vägtransportlagen och 53 § järnvägstrafikstadgan.

När absolut befordringshinder eller utlämningshinder har uppkommit och fraktföraren inte genast får anvisning som han rimligen får anses skyldig att följa, får han enligt vägtransportlagen lossa godset. Sedan lossningen verkställts, skall befordringen anses som avslutad, vilket innebär att det särskilda fraktföraransvaret upphör att gälla. Särskilt vid utlämningshinder torde emellertid godset ofta vara lossat, innan hindret har konstaterats. Enligt utredningens uppfattning är det därför inte lämpligt att låta lossningen vara det som avgör om befordringen skall anses ha avslutats och därmed fraktföraransvaret ha upphört. I lagförslaget anges i stället direkt att befordringen skall anses avslutad när vissa förutsättningar föreligger. Dessa förutsättningar är i huvudsak de samma som enligt vägtransportlagen. Sålunda fordras till en början att ett absolut befordringshinder eller ett utlämningshinder föreligger och att järnvägen med anledning därav har begärt anvisning av trafikanten. Vidare fordras att det därefter har förflutit någon tid utan att järnvägen har fått någon anvisning som den rimligen får anses vara skyldig att följa. Motsvarande tidsfrist i vägtransportlagen är mycket kort, något som framgår av det där använda ordet genast. Enligt järnvägstrafikstadgan, som emellertid reglerar

denna fråga bara såvitt gäller utlämningshinder, är däremot motsvarande tidsfrist så lång som en vecka från det att järnvägen avsände begäran om anvisning. Samma tidsfrist gäller enligt normalvillkoren art. 82.5 vid befordringshinder. Det finns enligt utredningens mening anledning att behålla en vecka som ett normalmått för fristens längd men också att möjliggöra att fristen i enskilda fall kan bestämmas på ett sätt som tar hänsyn till de särskilda omständigheterna i fallet. I förslaget anges därför fristens längd med uttrycket skälig tid.

Även om järnvägen inom den angivna fristen fått anvisning om hur den bör förfara med godset, kan befordringen bli att betrakta som avslutad. Detta blir, som framgått av det föregående, 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, järnvägstrafikstadgan eller CIM. Det torde emellertid föreligga 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 §).[1] Detta avses vara förhållandet också enligt lagförslaget. Att järnvägen enligt 12 och 13 §§ skulle ha kunnat vägra att följa den lämnade anvisningen är således inte tillräcklig grund för att befordringen skall få betraktas som avslutad. Bara i vissa fall, främst om anvisningen är outförbar, otjänlig för sitt ändamål eller oskäligt betungande för järnvägen, bör järnvägen anses ha rätt att lämna anvisningen utan beaktande. De fall i vilka detta får ske låter knappast beskriva sig i lagtext med någon större precision. Utredningen har valt att i anslutning till uttryckssättet i vägtransportlagen som förutsättning för trafikantens rätt att få anvisningen utförd ange att denna skall vara sådan som järnvägen ”rimligen är skyldig att följa”.

Att befordringen är att anse som avslutad innebär, som redan sagts, att järnvägen inte kan göras ansvarig som fraktförare för vad som sedan händer med godset. Detta får självfallet inte betyda att järnvägen kan lämna godset vind för våg. På motsvarande sätt som i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan föreskrivs därför i denna paragraf att järnvägen är skyldig att sörja för förvaring av godset för trafikantens räkning. Detta kan ske antingen genom att järnvägen själv förvarar godset eller att järnvägen uppdrar förvaringen åt tredje man.

I vägtransportlagen anges inte närmare vilket ansvar fraktföraren har för gods som han innehar för förvaring sedan befordringen avslutats. Även om vissa slutsatser kan dras av det faktum att fraktförarens verksamhet skall anses ha övergått från befordran till förvaring, är det enligt utredningens mening befogat att genom en uttrycklig bestämmelse fastslå vilket ansvar fraktföraren har under det nu avsedda skedet av mellanhavandet med trafikanten. Utredningen föreslår därför en sådan bestämmelse men anser att den har sin rätta plats bland övriga bestämmelser om fraktförarens ansvarighet. I enlighet härmed har den i lagförslaget placerats som ett tredje stycke i 22 §.

Förvaringen av godset skall enligt vägtransportlagen ske åt avsändaren. I de fall som i förslaget avses i 17 § tredje stycket kan förvaringen emellertid vara anordnad för mottagarens räkning. Det saknas anledning att i detta sammanhang, då det främst gäller att fastslå hur transportören gör sig fri från befordringsåtagandet, gå närmare in på frågan i vilka fall avsändaren och i vilka fall

[1] Jfr Nánássy s. 474.

mottagaren skall betraktas som deponent. I lagförslaget används det neutrala uttryckssättet att godset skall förvaras åt den som är berättigad till det.

Vägtransportlagen innehåller som nämnts i 20 § tredje stycket en särskild regel om att fraktföraren får utöva retentionsrätt i godset när mottagaren begär utlämning på vanligt sätt. I 25 § sägs retentionsrätten bestå även i fallet att godset begärs utlämnat efter förvaring hos fraktföraren eller hos tredje man. Lagförslaget innehåller som nämnts i stället en allmän retentionsrättsregel i 1 kap. 10 §. Med tillämpning av denna kan såväl järnvägen som tredje man hålla inne förvarat gods till säkerhet för betalning av förfallen fordran som härrör från befordringen eller förvaringen av godset.

21 §

I denna paragraf regleras järnvägens rätt att sälja gods som den tagit emot för befordran. Vidare ges regler om förfarandet i samband med försäljningen. Paragrafen motsvarar 26 § vägtransportlagen och 56 § järnvägstrafikstadgan.

Försäljning av godset är, liksom uppläggning av godset till förvaring, ett sätt för transportören att göra sig fri från befordringsåtagandet. Liksom uppläggning får försäljning tillgripas vid absoluta befordringshinder och vid utlämningshinder men dessutom också vid relativa befordringshinder. Med hänsyn till förutsättningarna för att försäljning skall vara tillåten skiljer förslaget, liksom vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan, på två fall av försäljning, nämligen *omedelbar försäljning* och *försäljning efter utebliven anvisning*.

För att omedelbar försäljning skall få ske krävs enligt förslaget att befordrings- eller utlämningshindret är av beskaffenhet att föranleda begäran om anvisning. Vidare krävs i fråga om godsets beskaffenhet antingen att godset är utsatt för snar förstörelse eller att dess tillstånd av annat skäl påkallar att det genast säljs eller att kostnaderna för godsets förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde. Föreligger enligt det sagda förutsättningar för försäljning, får järnvägen föranstalta om sådan utan att avvakta anvisning. Denna reglering överensstämmer med vad som gäller enligt vägtransportlagen. Också enligt järnvägstrafikstadgan får godset säljas i angivna fall.

Även om försäljning inte är påkallad med hänsyn till någon av de nyss nämnda omständigheterna får järnvägen enligt förslaget sälja godset, om befordringen till följd av befordrings- eller utlämningshinder inte kan fullgöras utan en inte bara obetydlig avvikelse från vad som avtalats. Försäljning får emellertid i sådant fall företas bara om järnvägen ännu efter viss tids förlopp inte fått anvisning om 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 anvisning meddelas 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 anses inträffa en vecka efter det att begäran om anvisning avsänts. I fråga om befordringshinder saknar järnvägstrafikstadgan en motsvarande tidsangivelse, men enligt normalvillkoren art. 82.5 och 89.1 gäller den angivna tidsfristen om en månad

plus en vecka också i detta fall. Utredningen förespråkar inte någon generell förändring av längden av den tid som enligt vad nu gäller måste förflyta innan försäljning efter utebliven anvisning kan aktualiseras. Liksom i andra liknande fall föreslår emellertid utredningen att fristen i enskilda fall skall kunna bestämmas till kortare eller längre tid alltefter de särskilda omständigheterna i fallet. I lagförslaget används därför, liksom i vägtransportlagen, uttrycket skälig tid.

I järnvägstrafikstadgan nämns uttryckligen att järnvägen får bortskaffa 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 bortskaffa godset över huvud taget inte. Någon rätt för fraktföraren att bortskaffa 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 inträffa även när det inte är fråga om omedelbar försäljning. Vid utformningen av den nya lagen synes valet således stå mellan att från järnvägstrafikstadgan överta den uttryckliga föreskriften om bortskaffande av godset och vidga dess tillämpningsområde eller att som i vägtransportlagen underförstå en sådan reglering. När det gäller reglerna om försäljning av godset finns det särskild anledning att eftersträva överensstämmelse mellan vägtransport- och järnvägslagstiftningen, eftersom hänsyn till vartdera transportmedlets särart inte påkallas i detta sammanhang. Vid utformningen av denna paragraf har utredningen därför efterbildat vägtransportlagen också på det sättet att möjligheten att bortskaffa gods som inte kan säljas utan ytterligare förlust inte uttryckligen har nämnts.

Liksom i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan är möjligheten att sälja godset i förslaget beskriven 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 skall gå till. Dessa överensstämmer i huvudsak med motsvarande regler i vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan. Enligt båda dessa regelsystem skall transportören för att underlätta för trafikanten att ta tillvara sina intressen vid försäljningen om möjligt underrätta honom om tiden och platsen för denna. Sådan underrättelse skall enligt vägtransportlagen tillställas avsändaren och enligt järnvägstrafikstadgan den till godset berättigade. Inget av dessa uttryck är emellertid enligt utredningens mening helt tillfredsställande i detta sammanhang. Mot "avsändaren" kan invändas att det ibland inte alls är avsändaren som berörs av försäljningen. Mot "den till godset berättigade" kan invändas att uttrycket är mångtydigt och därför kan vålla svårigheter i den ofta brådskande situation då underrättelse om försäljning skall lämnas. Enligt 1925 års järnvägstrafikstadga skulle sådan underrättelse om möjligt avlåtas 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.[1] En föreskrift av innehåll att både avsändaren och mottagaren skall underrättas är en-

[1] Jfr Flodin—Wikander s. 188.

ligt utredningens mening inte bara sakligt motiverad utan också lättillämpad. Därför har en sådan föreskrift tagits upp i lagförslaget.

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 i fråga om detta stycke överensstämmer förslaget med vad som gäller enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan. I vägtransportlagen sägs emellertid att överskott från försäljningen skall tillställas avsändaren. Som berörts i det föregående är dock avsändaren inte undantagslöst den som i detta sammanhang är att betrakta som transportörens motpart. I förslaget 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 omedelbart utpekar en viss person gör i detta sammanhang mindre, eftersom det knappast kan vara lika brådskande med utbetalning av överskott som med underrättelse om försäljning. I extrema fall skulle järnvägen kunna fullgöra sin betalningsskyldighet genom att nedsätta överskottet i allmänt förvar.

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 i så måtto att det fastslås 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 till godset berättigade. Denna lösning är inte odiskutabel, eftersom den kan medföra t. ex. att befordringsavgift för vilken avsändaren ensam har att svara enligt befordringsavtalet 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. Också förslaget innehåller därför denna lösning.

22 §

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 mottagits till befordran, lämnas ut i rätt tid och i den mängd och det skick vari det togs emot. Ansvarigheten beskrivs i detta stycke som ett rent strikt (objektivt) ansvar. Lämpligheten av denna teknik kan diskuteras, eftersom ansvarigheten i själva verket är uppmjukad genom en rad undantag. Samma teknik tillämpas emellertid i vägtransportlagen, och det förefaller utredningen angeläget att vägtransport- och järnvägslagstiftningen visar likformighet i behandlingen av detta centrala ämne. I fråga om formuleringen av den nämnda ansvarsregeln har dock utredningen funnit anledning att avvika från förebilden i vägtransportlagen. Ansvarigheten anges i vägtransportlagen omfatta tiden från det att godset mottogs till befordran till dess det lämnades ut. Inte bara av skälet att uttryckssättet, att godset går förlorat innan det utlämnas, kan te sig märkligt från språklig synpunkt bör det enligt utredningens mening undvikas att ansvarsperio-

dens slut fixeras 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 utredningens förslag 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 annan anledning än befordran, t. ex. för förvaring. Uttrycket "på grund av befordran" är dock avsett att omfatta även viss tid då befordran inte pågår, bl. a. tiden från det att själva transporten har avslutats till det att godset på normalt sätt överlämnas i mottagarens besittning.

Den föreslagna formuleringen företer vid jämförelse med järnvägstrafikstadgan också en annan olikhet. Enligt stadgan svarar nämligen järnvägen bara för sådan förlust, minskning eller skada som är följden av en "händelse", varför ansvarigheten kunde tänkas vara utesluten när skadeorsaken inte är någon egentlig händelse utan ett förhållande som kontinuerligt påverkar godset under befordringen. Av kommentarerna till förslaget till 1966 års järnvägstrafikstadga framgår emellertid, att de då föreslagna ansvarsbestämmelserna inte avsågs innefatta någon principiell avvikelse från vad som gällde enligt 1925 års stadga.[1] Denna innehöll inte någon antydan om att en förutsättning för ansvarighet i detta sammanhang skulle vara att skadan hade orsakats genom en viss händelse. Det får därför antas att inte heller 1966 års stadga innehåller en sådan förutsättning utan att ordet händelse valts av redaktionella skäl för att underlätta beskrivningen av ansvarsperiodens längd.

Paragrafens andra stycke utgörs, liksom motsvarande stycke i vägtransportlagen, av en definition av begreppet dröjsmål. Någon sådan definition finns inte i järnvägstrafikstadgan. I denna 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 utlämnas inom en på visst sätt bestämd tid. Denna formulering kan lätt uppfattas så, att dröjsmål skall anses vara för handen så snart godset faktiskt inte har lämnats ut i rätt tid, oavsett vad som är anledningen härtill. 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 enligt utredningens uppfattning bör det i dessa fall inte ens definitionsmässigt komma i fråga att betrakta den uteblivna utlämningen som dröjsmål. För att det tydligare skall framgå att dröjsmål kan vara för handen bara när den avsedda utlämningen uteblivit på grund av omständighet som kan hänföras till järnvägen, anges i den av utredningen föreslagna texten, att dröjsmål med godsets utlämnande föreligger när järnvägen inte *är redo* att lämna ut godset vid angiven tidpunkt. Frågan hur denna tidpunkt skall bestämmas besvaras i förslaget på väsentligen samma sätt som i vägtransportlagen men med en något enklare formulering.

I anslutning till huvudregeln om det egentliga fraktföraransvaret har i järnvägstrafikstadgan tagits upp en föreskrift om att uppläggning av godset kan vara att likställa med utlämning, när det gäller tillämpningen av ansvarsreglerna. Samma verkan, som denna föreskrift har, uppnås i förslaget genom att

[1] Se Promemoria s. 29.

fraktföraransvaret som nyss nämnts har begränsats till att omfatta tiden då järnvägen innehar godset på grund av befordran. Enligt utredningens mening är det lämpligt att i detta sammanhang precisera järnvägens ansvarighet i de fall då fraktföraransvaret enligt det sagda inte skall tillämpas. I paragrafens tredje stycke har därför ansvarsregler för dessa fall tagits upp. Enligt detta stycke skall järnväg, som själv handhar förvaringen av upplagt gods, svara för detta enligt allmänna regler om deposition. Detta innebär att järnvägen blir ersättningsskyldig för skada som inträffar under förvaringen, om inte järnvägen visar att skadan inte har orsakats av vållande på järnvägens sida. I den mån järnvägen befinns vara ersättningsskyldig, skall ersättningen bestämmas i enlighet med vanliga regler om beräkning av skadestånd, således utan hänsyn till de särskilda beräknings- och begränsningsregler som är tillämpliga, när det egentliga fraktföraransvaret tas i anspråk. Om järnvägen uppdrar åt tredje man att förvara godset, svarar järnvägen enligt förslaget bara för fel eller försummelse i samband med att uppdraget meddelas. Bestämmelsen härom har formulerats på väsentligen samma sätt som motsvarande bestämmelse i vägtransportlagen. Denna torde även inbegripa fallet att fraktföraren visar försumlighet när det gäller att ge tredje man instruktioner för förvaringen.[1]

Den föreslagna regleringen innebär att järnvägen för en skada som inträffat under förvaring kan bli skyldig att betala högre ersättning än som skulle ha utgått, om skadan hade inträffat under befordran. Om förvaringsansvaret på grund härav totalt sett skulle visa sig bli strängare än befordringsansvaret, kan det finnas anledning att överväga en annan lösning. Att kombinationen av presumtionsansvar och obegränsad ersättningsskyldighet i praktiken skulle innebära någon nämnvärd belastning för järnvägen kan dock inte utläsas av det material som stått utredningen till buds. Utredningen anser sig därför böra hålla fast vid principen att beloppsmässig begränsning av ersättningsskyldigheten inte bör förekomma, när ansvarigheten baseras enbart på culpa.

23 §

Som nämnts mildras det egentliga fraktföraransvaret, vilket enligt huvudregeln i 22 § första stycket framstår som rent strikt, genom en rad undantag. Dessa anges i form av ansvarsfrihetsgrunder i denna paragraf och den följande. Denna paragraf, som upptar de s. k. icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna, motsvarar 28 § vägtransportlagen och 58 § järnvägstrafikstadgan.

Liksom vägtransportlagen nämner förslaget i detta sammanhang fyra olika ansvarsfrihetsgrunder. Dessa har i stort sett samma innebörd som de ansvarsfrihetsgrunder som anges i 28 § vägtransportlagen. Av förslagets ansvarsfrihetsgrunder avviker dock den första och den fjärde från motsvarande ansvarsfrihetsgrunder i vägtransportlagen.

Som första ansvarsfrihetsgrund nämner vägtransportlagen fallet att fraktföraren visar, att det inträffade orsakats av fel eller försummelse av den berättigade. Med denna formulering har avsiktligt den tolkningen möjliggjorts, att fraktföraren undgår ersättningsskyldighet för viss skada endast om den vållats av den (t. ex. mottagaren) som framställer ersättningskravet och alltså inte om den vållats av fraktförarens andre motpart (i deta fall avsändaren).[2] En sådan tolkning är emellertid främmande för järnvägsrätten. För inrikestrafikens del får denna tolkning anses ha varit helt utesluten så länge 1925 års järn-

[1] Jfr prop. 1974: 33 s. 185 och 193.

[2] Se prop. 1974: 33 s. 104 f.

vägstrafikstadga gällde, eftersom det i denna talades om "den förfogandeberättigades vållande".[1] Med hänsyn till terminologin i 1966 års järnvägstrafikstadga synes det uppenbart att det här 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 har att svara för skada som vållats av den som vid tidpunkten för vållandet var att anse som transportörens motpart och att detta gäller oavsett om ersättningsanspråket framställs av den vållande eller hans medpart i befordringsavtalet.[2] Detta tycks numera vara fallet också när det gäller internationella vägtransporter.[3]

Med hänsyn till det sagda anser utredningen att den första ansvarsfrihetsgrunden bör formuleras så, att det klart framgår att den omfattar inte bara vållande av den som är berättigad att framställa ersättningskrav utan också vållande av järnvägens andre motpart, förutsatt att vållandet ägde rum medan denne innehade rätten att disponera över godset. Att detta är fallet torde med tillräcklig tydlighet framgå av den av utredningen föreslagna formuleringen "fel eller försummelse av den som var berättigad till godset", underförstått vid tidpunkten för vållandet.

Den andra ansvarsfrihetsgrunden medför att järnvägen inte behöver svara för skada som är en följd av en anvisning, vilken inte föranletts av fel eller försummelse från järnvägens sida. I fråga om räckvidden av denna ansvarsfrihetsgrund får vad som nyss sagts motsvarande tillämpning. Om järnvägen är fri från vållande, undgår den således ersättningsskyldighet oavsett vilken av dess motparter som framställer kravet, om den som meddelade anvisningen då var den av parterna som hade rätt att lämna anvisning. Skulle den i och för sig likalydande ansvarsfrihetsgrunden i vägtransportlagen komma att tolkas på annat sätt, bör dock en sådan tolkning anses utesluten i järnvägsförhållanden.

En fullständig överensstämmelse mellan förslaget och vägtransportlagen föreligger däremot i fråga om den tredje ansvarsfrihetsgrunden. Enligt denna skall järnvägen inte bära ansvar för skada som har sin grund i "godsets bristfälliga beskaffenhet". Den föreslagna formuleringen skiljer sig något från ordalydelsen av motsvarande ansvarsfrihetsgrund i järnvägstrafikstadgan, i vilken i stället talas om godsets "egen" beskaffenhet. Någon egentlig saklig skillnad är inte avsedd. Formuleringen "godsets bristfälliga beskaffenhet" utmärker emellertid tydligare ansvarsfrihetsgrundens naturliga användningsområde, nämligen fallet att ett parti av ett vanligen motståndskraftigt godsslag på grund av särskilda defekter inte tål transportens påfrestningar.[4] Den föreslagna lydelsen anknyter också till ordvalet inte bara i vägtransportlagen utan också i CIM.

[1] Se vidare Flodin—Wikander s. 197.

[2] Jfr Nánássy s. 526 f.

[3] Jfr i fråga om ömtåligt gods ansvarsfrihetsgrunden i 24 § första stycket 4.

[4] I en den 22 februari 1977 till justitiedepartementet avgiven rapport från ett möte med en internationell expertgrupp med anledning av ifrågasatt revision av CMR anför den svenske delegaten bl. a. att det klargjordes "att avsikten varit att den första ansvarsfrihetsgrunden i art. 17 § 2 skulle kunna tillämpas inte endast när realskadan eller dröjsmålet vållats av den som reser anspråket (t. ex. mottagaren) utan även när sådant vållande ligger den tredje avtalsparten (i detta exempel avsändaren) till last".

Liksom övriga ansvarsfrihetsgrunder som föreslås i denna paragraf har också den fjärde sin direkta motsvarighet såväl i vägtransportlagen som i järnvägstrafikstadgan. I båda dessa regelkomplex sägs transportören vara fri från ansvar för skada som orsakas av förhållande som transportören ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga. Att denna ansvarsfrihetsgrund formulerats på samma sätt i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan beror på att en ursprungligen från 1952 års CIM hämtad text i båda fallen 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 betecknats enbart med begreppet "force majeure". Formelns karaktär av definition av begreppet "force majeure" har bibehållits inom järnvägsrätten.[1] Sedan formeln kopierats i CMR och därifrån överförts till vägtransportlagen, har det emellertid gjorts gällande, att den 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.[2]

Det finns enligt utredningens mening inte någon anledning att frångå den inom järnvägsfrakträtten fast etablerade uppfattningen att järnvägen bör svara också för sådana rena olyckshändelser som, bl. a. för att de inte är tillräckligt ovanliga och omfattande, inte kan betraktas som fall av force majeure. I sak är således någon avvikelse från järnvägstrafikstadgans reglering på denna punkt inte påkallad. Med hänsyn till de uttalanden som 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 förslaget har den fjärde ansvarsfrihetsgrunden i stället formulerats efter förebild av den regel om ansvarsfrihet för force majeure som nu finns i 3 § andra stycket 1976 års lag.

Som ett andra stycke i 28 § vägtransportlagen återfinns en bestämmelse av innehåll att fraktföraren inte till befrielse från ansvarighet får åberopa vare sig bristfällighet hos det för befordringen använda fordonet eller fel eller försummelse av den, av vilken han kan ha hyrt fordonet, eller av dennes folk. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i förslaget. Ansvarsbefrielse kan emellertid enligt detta aldrig komma i fråga, när skadan är en följd av bristfällighet i järnvägens materiel eller av felaktighet i skötseln av denna. Detta framgår motsättningsvis av den fjärde ansvarsfrihetsgrunden som enligt sin lydelse kan tillämpas bara på omständighet, som ej är hänförlig till själva järnvägsdriften.

24 §

Ansvarsfrihet enligt 23 § inträder som nämnts om skadefallet har orsakats av omständighet som paragrafen anger som ansvarsfrihetsgrund. För att uppnå ansvarsfriheten måste emellertid järnvägen till fullo bevisa att skadeorsaken var en sådan omständighet. När det gäller transportskador framstår det ofta som sannolikt, att skadan är en följd av en speciell risk som förelegat vid den aktuella transporten. I såväl vägtransportlagen som järnvägstrafikstadgan anges ett antal sådana risker som ansvarsfrihetsgrunder. Dessa s. k. privilegierade ansvarsfrihetsgrunder kan tillämpas även om sambandet mellan den ansvarsfrihetsgrundande risken och den inträffade skadan inte är till fullo styrkt.

Också i lagförslaget anges ett antal privilegierade ansvarsfrihetsgrunder.

[1] Vid internationella överläggningar nov—dec. 1978 om nya enhetliga rättsföreskrifter CIM föreslogs en återgång till användning av det odefinierade force majeure-begreppet, något som inte betraktades som en ändring i sak. Det beslöts emellertid att den nämnda formeln också fortsättningsvis skulle användas.

[2] Se prop. 1974: 33 s. 193, jfr Grönfors/Transport s. 85.

Dessa behandlas i denna paragraf, som motsvarar 29 § vägtransportlagen och 59 § järnvägstrafikstadgan. Till sin utformning överensstämmer paragrafen nära med nämnda lagrum i vägtransportlagen.

Paragrafens första stycke innehåller en uppräkning av förhållanden, vars blotta förhandenvaro kan anses som en godtagbar förklaring till uppkomsten av transportskada. Som det första av dessa förhållanden 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. En sådan överensstämmelse torde få anses vara viktigare än att regleringen av inrikes vägtransport och inrikes järnvägstransport stämmer överens på denna punkt. Enligt lagförslaget skall således ansvarsfrihet på angivna grund kunna komma i fråga så snart befordringen sker i vagn, som till sin konstruktion är sådan att godset inte överallt på sidorna och upptill innesluts av väggar och tak. En förutsättning för ansvarsfrihet är dock enligt förslaget att avsändaren har godkänt detta transportsätt. Sådant godkännande behöver enligt utredningens mening inte vara uttryckligt.[1] I det i järnvägstrafikstadgan särskilt nämnda fallet att befordringen enligt föreskrift i lag eller annan författning får försiggå endast i öppen vagn, 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.

Under punkten 2 anges som grund för ansvarsbefrielse att gods, vars beskaffenhet kräver en ändamålsenlig förpackning, saknar förpackning eller är bristfälligt förpackat. Denna ansvarsfrihetsgrund har utformats i ordagrann överensstämmelse med motsvarande grund i vägtransportlagen. Därmed täcks uttryckligen inte bara fallet att förpackningen är bristfällig utan också fallet att förpackning helt saknas, vilket senare fall inte nämns i järnvägstrafikstadgan.

Också den ansvarsfrihetsgrund som föreslås under punkten 3 har motsvarigheter i vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan. Utredningen har emellertid i detta fall inte ansett sig böra följa vägtransportlagens formulering och inte heller järnvägstrafikstadgans. Bl. a. har utredningen eftersträvat att med ett mera komprimerat uttryckssätt täcka de moment som i vägtransportlagen beskrivs med uppräkningen "handhavande, lastning, stuvning eller lossning" och som i järnvägstrafikstadgan anges med termerna "lastning, lossning och anbringande av godset". I enlighet härmed används i förslaget uttrycket "lastnings- och lossningsarbete" som en sammanfattande term för lastning, lossning och det övriga arbete som utförs i samband därmed. Vidare har utredningen velat undvika en formulering vilken, som de nuvarande, anger att en särskild fara är förbunden redan med det förhållandet att avsändaren utför lastningen och mottagaren lossningen. I förslaget anknyts därför risken för skada helt allmänt till oriktigt förfarande vid lastnings- eller lossningsarbete, medan möjligheten till ansvarsbefrielse begränsas till fallet att detta arbete ej utförs genom järnvägens försorg.

[1] Jfr prop. 1974: 33 s. 108.

I 1925 års järnvägstrafikstadga föreskrevs uttryckligen, att järnvägen inte svarade för skada som uppkommit på grund av bristfällighet i den vagn vari avsändaren lastat godset, förutsatt att avsändaren kände till eller hade bort upptäcka 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 kommentarerna till denna uttalades emellertid att dess ansvarsfrihetsgrunder inte innefattade någon principiell avvikelse från vad som gällde enligt 1925 års stadga.[1] Det skulle därför möjligen kunna göras gällande att järnvägen vid inrikes befordran, på samma sätt som vid internationell, är utan ansvar för skada genom lastning i bristfällig vagn, något som järnvägarna i praktiken dock inte synes ha hävdat.

Enligt en numera allmänt spridd uppfattning är generell ansvarsfrihet för järnvägen i nämnda fall inte berättigad, och den berörda regeln kommer inte att föras över till de enhetliga rättsföreskrifterna CIM. Inte heller i inrikes trafik finns det enligt utredningens mening anledning att tillämpa en sådan regel. Det av utredningen föreslagna uttrycket "oriktigt förfarande vid lastnings- eller lossningsarbete" får således inte anses innefatta den omständigheten att avsändaren lastat godset i vagn som företett uppenbara bristfälligheter. Att så skett kan dock inte sällan betraktas som sådan vårdslöshet som kan föranleda ansvarsfrihet för järnvägen enligt den första av de icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna. Vid bedömningen vilken verkan avsändarens vårdslöshet bör tillmätas måste emellertid också beaktas den vårdslöshet som järnvägen kan ha visat genom att ställa en uppenbart bristfällig vagn till förfogande.

Den under punkten 4 föreslagna ansvarsfrihetsgrunden är avsedd att kunna tillämpas på sådana godsslag som till följd av sin speciella känslighet lätt kan ta skada även av en transport som förlöper normalt. Både vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan innehåller en sådan ansvarsfrihetsgrund. I fråga om formuleringen följer förslaget här vägtransportlagen frånsett att uppräkningen av tänkbara skadeverkningar begränsats till de exempel som anges i järnvägstrafikstadgan.

I vägtransportlagen finns intagen 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. Enligt utredningens bedömning medför frånvaron av en sådan ansvarsfrihetsgrund inte 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, om den vill freda sig för ansvar, under alla förhållanden bevisa att godsets märkning från början varit ofullständig eller felaktig. Blir detta bevisat, torde det i regel ligga i öppen dag 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 förefaller därmed ge järnvägen tillräckligt skydd mot oberättigade krav på ersättning för skada som har sitt upphov i otillfredsställande märkning av godset. Någon särskild ansvarsfrihetsgrund för detta fall föreslås således inte.

Efter förebild av järnvägstrafikstadgan har under punkten 5 i förslaget i stället införts en ansvarsfrihetsgrund som tar sikte på fallet att gods av slag, som järnvägen enligt sina befordringsvillkor inte alls eller endast under sär-

[1] Se Promemoria s. 29.

skilda betingelser tar emot till befordran, lämnas in under benämning som inte klart utvisar att godset är av sådant slag. Att järnvägen i fråga om vissa slag av gods förklarat sig inte ta emot sådant gods eller ta emot det endast under vissa betingelser beror i regel på att det är alltför riskfyllt att transportera sådant gods eller i vart fall att transportera det utan att de angivna betingelserna är uppfyllda. Lämnar avsändaren in gods av sådant slag och missleds järnvägen genom oriktig, otydlig eller ofullständig benämning på godset till att transportera detta eller att transportera det utan att de nämnda betingelserna föreligger, uppkommer självfallet en särskild risk för skada. Denna skaderisk skall enligt vad som nu föreslås i denna punkt inte bäras av järnvägen.

En liknande risk som den nyss nämnda kan uppkomma även om godset lämnas in under riktig benämning. Detta kan bli fallet, om gods som får befordras endast under särskilda betingelser avlämnas till befordran utan att avsändaren har vidtagit de försiktighetsåtgärder som är förutsatta. Också för denna situation innehåller järnvägstrafikstadgan en ansvarsfrihetsgrund. I något förenklad form återges denna i förslaget under punkten 6.

Vägtransportlagen saknar motsvarighet till de ansvarsfrihetsgrunder som föreslås under punkterna 5 och 6. Däremot innehåller såväl vägtransportlagen som järnvägstrafikstadgan en särskild ansvarsfrihetsgrund för fallet att befordringen gäller levande djur. Det kan hävdas att bestämmelsen om befordran av levande djur inte är någon självständig ansvarsfrihetsgrund utan endast behandlar ett specialfall, som omfattas av ansvarsfrihetsgrunden under punkten 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 järnvägstrafikstadgan har i ett särskilt stycke placerats en bestämmelse av innehåll att det som sägs i samband med de tidigare uppräknade ansvarsfrihetsgrunderna skall tillämpas också på fara till vars avvärjande vårdare eller tillsynsman skall medfölja sändningen enligt järnvägens begäran eller enligt föreskrift i lag eller annan författning. Denna bestämmelse är till sin rättsliga natur en ansvarsfrihetsgrund av samma slag som de tidigare nämnda. Det kan därför verka förvillande, att den presenteras på annat sätt än dessa. Utredningen som anser också denna ansvarsfrihetsgrund vara sakligt motiverad, har därför i förslaget återgett den under punkten 8 som den sista i raden av privilegierade ansvarsfrihetsgrunder. Genom att använda uttrycket ”fara som påkallat närvaro av vårdare eller tillsynsman” har utredningen velat göra klart att bestämmelsen är tillämplig också om sändningen i verkligheten inte åtföljts av någon. På denna punkt synes järnvägstrafikstadgans formulering ”fara som betingat vårdarens eller tillsynsmannens närvaro” ge utrymme för tvekan.

Paragrafens andra stycke handlar om den lindring av järnvägens bevisskyldighet som är förenad med tillämpningen av 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 antas vara en verkan av den åberopade riskfaktorn. Däremot behöver järnvägen inte förebringa något fullständigt bevis för att orsakssamband mellan riskfaktorn och skadeeffekten föreligger i det konkreta fallet. Ett sådant orsakssamband skall under angivna förutsättningar antas vara för handen, om inte motparten visar att samband saknas.

Denna reglering har motsvarighet både i vägtransportlagen och i järnvägstrafikstadgan. På denna punkt skiljer sig dessa båda regelkomplex från varandra bara på så sätt att enligt vägtransportlagen antagandet om kausalitet mellan riskfaktor och skadeeffekt blir bestående "om det icke visas" att kausalitet saknas, medan enligt järnvägstrafikstadgan antagandet om kausalitet skall överges redan om det "göres sannolikt" att kausalitet saknas. Formellt skulle möjligheterna till ansvarsbefrielse därför vara något större enligt vägtransportlagen än enligt järnvägstrafikstadgan. Denna skillnad torde emellertid knappast göra sig märkbar i praktisk tillämpning av dessa bevisregler, en tillämpning som i hög grad torde få bygga på en helhetsbedömning av samtliga omständigheter. Utredningen anser det vara angeläget att vägtransport- och järnvägslagstiftningen på denna punkt har samma innehåll. Även om förevarande bevisregler måhända skulle kunna presenteras på ett klarare sätt än som skett i vägtransportlagen, har de därför i förslaget fått samma utformning som där.

I slutet av andra stycket upptar förslaget en bestämmelse som begränsar tillämpningsområdet för ansvarsfrihetsgrunden under punkten 1. Enligt denna bestämmelse får den nämnda lindringen i fråga om kravet på bevisning för orsakssamband mellan riskfaktor och skadeeffekt inte tillämpas, när det har uppkommit onormalt stor minskning eller hela kollin har gått förlorade vid befordran i öppen vagn. Dessa skadetyper kan nämligen inte anses som så näraliggande följder av befordran i öppen vagn, att påstående om orsakssamband i det enskilda fallet bör godtagas annat än när sådant samband kan styrkas. Bestämmelsen, som således i realiteten ställer upp 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 en bestämmelse som modifierar ansvarsfrihetsgrunden under punkten 4. Bestämmelsen tar sikte på befordran i specialutrustad vagn, t. ex. kylvagn, och 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 denna bestämmelse har sin direkta motsvarighet i såväl vägtransportlagen som järnvägstrafikstadgan. Den utformning som bestämmelsen har fått i förslaget ansluter sig i huvudsak till motsvarande text i vägtransportlagen. Enligt denna text 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 inte kan komma i fråga i fallet att det visserligen inte kan uteslutas att fraktföraren försummat viss åtgärd men det är uppenbart att en sådan försummelse varit utan betydelse för skadans uppkomst. För att omöjliggöra en sådan tolkning sägs i förslaget i stället, att järnvägen kan befria sig från ansvar endast om den visar att skadefallet ej har orsakats av försummelse av vad den haft att iaktta enligt det förut sagda. Också i fråga om bestämmelsens tillämpningsområde skiljer sig förslaget från vägtransportlagen. Enligt denna är bestämmelsen tillämplig på befordran som faktiskt sker i specialutrustat fordon, medan förslaget avser befordran som enligt befordringsavtalet skall ske i sådant fordon. För tydlighetens skull används i förslaget uttrycket "erhållen anvisning" i stället för vägtransportlagens "anvisningar som kan ha meddelats honom".

En exculpationsregel av den just nämnda typen har i vägtransportlagen anknutits också till den ansvarsfrihetsgrund som gäller befordran av levande djur. Motsvarande har inte skett i järnvägstrafikstadgan. Det får ändå antas att en förutsättning för ansvarsbefrielse för järnvägen i detta fall är, att den fullgjort avtalsenliga åtaganden avseende djurens vård och de åligganden som kan följa av allmänna grunder för omsorg om och behandling av djur.[1] Även om en särskild bestämmelse således knappast är nödvändig för att på angivna sätt begränsa ansvarsfriheten vid befordran av levande djur, anser utredningen det vara lämpligt att likformighet med vägtransportlagen åstadkommes på denna punkt. I förslaget har därför utredningen som ett fjärde stycke i denna paragraf tagit upp en bestämmelse som i huvudsak överensstämmer med fjärde stycket i 29 § vägtransportlagen. I stället för att som i vägtransportlagen relatera transportörens egna åtgärder till vad som "normalt åvilar honom" har utredningen dock använt uttryckssättet "åtgärd som med hänsyn till omständigheterna kunnat fordras". Järnvägsbefordran av levande djur synes nämligen numera vara så sällsynt, att det faller sig svårt att fastställa vad som "normalt" åvilar järnvägen vid sådan befordran.

25 §

I 30 § vägtransportlagen finns en bestämmelse som avser fallet att olika skadeorsaker samverkat till en viss skadeeffekt. Enligt motiven innebär bestämmelsen, att fraktföraren inte är ersättningsskyldig för sådan del av den totala skadan som har orsakats av någon av de omständigheter som fraktföraren enligt ansvarsfrihetsgrunderna inte skall svara för.[2]

Att fraktföraren inte skall svara för hela skadan, när denna delvis har orsakats av förhållande som faller utanför gränsen för hans ansvarighet, kan förefalla självklart. Motsvarighet till den nämnda bestämmelsen saknas också såväl i 1966 års järnvägstrafikstadga som i CIM. Däremot fanns en liknande bestämmelse i 1925 års stadga.[3] Denna bestämmelse hade emellertid 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.

Som flera gånger framhållits anser utredningen, att största möjliga likformighet i formellt avseende bör eftersträvas mellan vägtransport- och järnvägslagstiftningen. Med hänsyn härtill har, även om behovet av särskilda regler om ansvarsfördelning när skada härrör av samverkande skadeorsaker kan anses obetydligt, i denna paragraf tagits upp bestämmelser som i sak överensstämmer med vägtransportlagens bestämmelser i ämnet.

Utredningen anser emellertid att det finns anledning att formulera hithörande regler på ett annat sätt än som skett i vägtransportlagen. I denna används nämligen ordet "omständighet" i något skiftande betydelse. När ordet första gången nämns, betecknar det en bestämd, fullt bevisad eller åtminstone presumerad skadeorsak. Andra gången har "omständighet" en mera vidsträckt betydelse, som innefattar inte bara fastställd skadeorsak utan också det vanliga fallet att fraktföraren blir ansvarig för skada, vars orsak inte har kunnat fastställas. Att "omständighet" andra gången bör ges denna vidsträcktare tolkning kan lätt förbises, särskilt som "omständighet" här står

[1] Jfr bilaga 5 till normalvillkoren, särskilt art. 6.

[2] Se prop. 1974: 33 s. 113

[3] 81 § 3 mom.

som subjekt till "har medverkat till" och därmed ger ytterligare intryck av att syfta på en bevislig skadeorsak.

Förslaget har därför utformats så, att "omständighet" aldrig syftar på något annat än en känd skadeorsak, fastställd genom bevisning eller godtagen i enlighet med bevispresumtion. I övrigt anger förslaget, att ansvar inte kan göras gällande mot järnvägen till den del skadan har sin orsak i förhållande som utgör ansvarsfrihetsgrund, men att järnvägens ansvarighet kvarstår såvitt gäller resten av skadan. Av lätt insedda skäl skall den föreslagna regleringen inte tillämpas när järnvägen enbart bär förvaringsansvar.

26 §

Syftet med denna paragraf är främst att reglera bevissituationen när det efter s.k. nyinlämning visar sig att godset har minskats eller skadats (jfr avsnitt 4.2.3.11). Paragrafen saknar motsvarighet i vägtransportlagen. Däremot sammanfaller dess innehåll delvis med vad som föreskrivs i 67 § järnvägstrafikstadgan.

En varuhavare som vill göra transportören ansvarig för att hans gods har gått förlorat, minskats eller skadats måste bevisa, att förlusten, minskningen eller skadan inträffat under den tid då transportören hade hand om godset för befordran. Detta följer av allmänna bevisregler och nämns inte uttryckligen vare sig i vägtransportlagen eller i järnvägstrafikstadgan. Emellertid föreskrivs i järnvägstrafikstadgan för fallet att nyinlämning har ägt rum en särskild reglering, som innebär ett undantag från de nämnda allmänna bevisreglerna. En sådan undantagsbestämmelse blir enligt utredningens mening lättare att förstå, om i sammanhanget också nämns den huvudregel från vilken den utgör undantag.

I första meningen av denna paragraf har därför tagits upp den bevisregel som i allmänhet skall tillämpas, när godset påstås ha utsatts för skada under viss befordran. Därefter redovisas den särskilda bevisregel som avses ersätta huvudregeln, när nyinlämning har ägt rum. Denna särskilda regel är avsedd att i sak stämma överens med järnvägstrafikstadgans motsvarande regel, men den har utformats på ett något annorlunda sätt. Enligt utredningens mening kan nämligen det i järnvägstrafikstadgan använda uttryckssättet att varuhavaren får "anse minskningen eller skadan uppkommen efter nyinlämningen" möjligen föranleda missuppfattningen att presumtionsregeln skulle kunna tillämpas inte bara på t. ex. skada som faktiskt uppkom under den tidigare befordringen utan också på skada som förelåg redan före dennas början. För att förebygga en sådan missuppfattning framhävs i förslaget att varuhavaren på vanligt sätt måste bevisa att skadefallet inträffat under den sammanlagda befordringen och att han först därefter med presumtionsregelns hjälp kan hänföra skadefallet till den befordran som har ägt rum efter nyinlämningen.

Till skillnad från järnvägstrafikstadgan anger inte förslaget uttryckligen att presumtionsregelns verkan är inskränkt till förhållandet mellan den till godset berättigade och järnvägen. Att bestämmelsen inte tar sikte på annat än förhållandet mellan dessa båda torde stå klart även utan den nämnda förklaringen. En sådan saknas också i motsvarande bestämmelser i CIM (art. 29).

En förutsättning för att presumtionsregeln skall kunna tillämpas är enligt förslaget, liksom enligt järnvägstrafikstadgan, att godset inte lämnas ut eller

att sändningen inte ändras. Som ändring av sändningen bör betraktas t. ex. att den omlastas eller att förpackningen öppnas. Däremot bör en yttre förstärkning av förpackningen inte anses som en ändring av sändningen.

27 §

Denna paragraf innehåller regler för fall då godset har kommit på avvägar, så att det inte ens avsevärd tid efter leveransfristens slut kan lämnas ut till den berättigade. Paragrafen motsvarar 31 § vägtransportlagen. Järnvägstrafikstadgan upptar i 61 § en reglering av väsentligen samma innehåll som den som föreslås i första stycket av denna paragraf, 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 situation som om godset hade gått förlorat. Både enligt vägtransportlagen och enligt järnvägstrafikstadgan får därför den berättigade, om godset efter viss tids förlopp ännu inte har kommit honom till handa, 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 befogenheten att bringa reglerna om förlust av godset i tillämpning på situationer, i vilka förlusten inte är styrkt, används i järnvägstrafikstadgan uttryckssättet att den berättigade får anse godset förlorat. Utredningsförslaget till vägtransportlagen innehöll en liknande formulering, men denna ersattes i den slutliga texten med uttrycket att den berättigade får begära ersättning som om godset gått förlorat. Denna formulering får visserligen anses tydligare än den andra ange befogenhetens innehåll. Emellertid används "begära" ofta i betydelsen "göra gällande rätt till".[1] Det finns därför risk för att vägtransportlagens formulering kan tolkas som om den innebär att varuhavare i angivna fall har rätt till ersättning för förlust av godset. Någon ovillkorlig rätt till ersättning är emellertid inte avsedd utan endast en rätt till prövning av fallet enligt de regler som gäller vid förlust av godset. En tillämpning av dessa kan självfallet ge till resultat, att en ansvarsfrihetsgrund befinns vara för handen och att ersättning därför inte skall utgå. För att tydligare ange att varuhavarens rätt i detta sammanhang begränsar sig till möjligheten att åstadkomma en "fingerad förlustsituation" använder utredningen i sitt förslag uttryckssättet, att godset skall betraktas som förlorat om varuhavaren gör gällande att det rör sig om förlust.

I fråga om längden av den tid under vilken den berättigade måste avvakta godsets ankomst, innan han kan göra anspråk på förlustersättning, gäller praktiskt taget samma bestämmelser enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan. Tiden är 30 dagar resp. en månad och räknas i båda fallen från utgången av avtalad leveransfrist. Skulle viss leveransfrist inte vara avtalad, gäller som utgångspunkt för tidsberäkningen i stället den dag då godset mottogs till befordran. I detta fall skall enligt vägtransportlagen 60 dagar och enligt järnvägstrafikstadgan sex veckor förflyta, innan möjlighet att fingera förlust uppkommer. Vad beträffar väntetidens längd följer förslaget vägtransportlagen och innehåller således tidsmåtten 30 eller 60 dagar. För fallet att leveransfrist inte har avtalats medför alltså förslaget en förlängning av väntetiden jämfört med vad som nu gäller. Denna förlängning torde emellertid knappast få praktisk betydelse. Enligt normalvillkoren bil. 8 skall nämligen, i den

[1] Så i 20 § vägtransportlagen, där det bl. a. sägs att mottagaren får *begära* att fraktföraren utlämnar godset.

mån särskild överenskommelse om leveransfristens längd inte har träffats, den leveransfrist som är tillämplig enligt nämnda bilaga anses som avtalad.

För att förlust skall kunna fingeras krävs i vägtransportlagen enbart att godset inte har utlämnats vid väntetidens utgång. Enligt lagens ordalydelse skulle frågan om förlustersättning således kunna aktualiseras, även om järnvägen varit beredd att lämna ut godset men någon utlämning ändå inte kommit till stånd. På liknande sätt som i fråga om dröjsmål används därför i förslaget uttryckssättet, att järnvägen inte håller godset redo för utlämning.

Om den berättigade, fastän förlust av godset får fingeras, kräver att befordringsavtalet skall fullgöras på vanligt sätt, kvarstår järnvägens skyldighet att lämna ut godset under i princip obegränsad tid. Betalar järnvägen på den berättigades begäran förlustersättning, får däremot själva befordringsförhållandet därmed anses ha bragts till ett slut. 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 vad avser tiden efter det att det på befordringsavtalet grundade partsförhållandet i princip har avvecklats genom skadeståndsbetalning. Dessa skyldigheter omfattar till en början en plikt att, om den berättigade begär det, underrätta denne i händelse 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. Förslaget upptar i andra stycket av denna paragraf 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, vilket bara gäller gods som kommer till rätta inom ett år från det att förlustersättningen betalades ut.

Till underrättelseplikten anknyter en plikt för transportören att tillställa den berättigade gods som har kommit till rätta. Denna plikt uppkommer enligt vägtransportlagen, om den berättigade inom 30 dagar från det att han har fått underrättelse om att gods har kommit till rätta begär att få godset utlämnat. Fraktföraren är dock inte skyldig att lämna ut godset annat än mot återbetalning av förlustersättningen till den del den hänför sig till godsets värde. Vidare får han tillgodoräkna sig vad han "har att fordra enligt fraktavtalet". Däremot får fraktföraren inte återkräva 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 varit möjligt så länge godset betraktats som förlorat.

Enligt järnvägarnas normalvillkor gestaltar sig förfarandet på ungefär samma sätt som nu sagts, om den berättigade inom en månad från det att underrättelse avsänts till honom begär att gods som betraktats som förlorat skall utlämnas till honom. Normalvillkoren saknar dock motsvarighet till vägtransportlagens föreskrift att den berättigade för att få ut godset skall betala också "de belopp som fraktföraren har att fordra enligt fraktavtalet". Enligt utredningens mening har vägtransportlagen på denna punkt fått en inte alldeles lyckad utformning. Det citerade uttrycket kan lätt tydas så, att den som vill få ut godset måste betala allt som fraktföraren skulle ha varit berättigad till, om be-

fordringen hade utförts på avtalsenligt sätt. Även om uttrycket ges innebörden att varuhavaren bara är skyldig att betala för befordran som verkligen har utförts, kan det ifrågasättas om regeln är berättigad. Att godsets förflyttning från avsändnings- till utlämningsorten i det uppkomna läget medför någon fördel för varuhavaren är ingalunda säkert. I vart fall synes fordringar på frakt m. m. i denna situation ofta kunna vara så diskutabla, att de inte generellt bör medföra rätt för transportören att hålla godset inne till säkerhet för deras betalning.

En slutlig reglering mellan transportören och varuhavaren torde i regel få anstå till efter det att godset har lämnats ut. Från varuhavarens sida är i detta sammanhang att vänta krav på ersättning för dröjsmål, i förekommande fall också för minskning och skada. I samband därmed — eller fristående — bör transportörens krav på ersättning för utförd befordran kunna behandlas.

Med hänsyn till det sagda bör den — ofta bara preliminära — uppgörelsen i samband med godsets utlämnande kunna begränsas till en reglering som i stora drag utjämnar de ömsesidiga fordringsförhållandena. Mot att han får ut godset bör varuhavaren vara skyldig att återbetala den del av erhållen ersättning som utgjort gottgörelse för godsets värde.

Bestämmelser om järnvägs skyldighet att lämna ut gods, som tidigare betraktats som förlorat, har i förslaget tagits upp i tredje stycket av denna paragraf. Till sina huvuddrag motsvarar dessa bestämmelser tredje stycket i 31 § vägtransportlagen. I enlighet med det nyss anförda är emellertid varuhavarens rätt att få ut det tillrättakomna godset enligt förslaget villkorad enbart av att varuhavaren återbetalar vad han har fått i ersättning för godsets värde. Att denna återbetalning inte innefattar en slutlig reglering av mellanhavandet anges uttryckligen i sista meningen i stycket. Varuhavaren skall således anses bibehållen vid sin rätt att efter omständigheterna kräva ersättning för dröjsmål, minskning eller skada. För järnvägens del kvarstår möjligheten att fordra ersättning för utförd befordran. Sådan ersättning bör utgå om befordringen även under de föreliggande förhållandena kan anses ha inneburit vinning för varuhavaren.

Om varuhavaren, när han tar emot ersättning för fingerad förlust av godset, inte begär underrättelse för den händelse godset skulle komma till rätta, får han anses ha gett upp sina anspråk på godset. Det samma får anses vara fallet om han, efter att ha fått underrättelse om att godset återfunnits, inte inom föreskriven tid begär att få det utlämnat. Har varuhavaren enligt det sagda avstått från godset, får hans rätt till detta anses ha överförts på transportören. Denne kan dock inte härigenom ha förvärvat 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.

Detta är innebörden i 31 § fjärde stycket vägtransportlagen. En annan uppfattning återspeglas i järnvägarnas normalvillkor (art. 92.3). Enligt dessa har järnvägen i bl. a. angivna fall rätt att fritt förfoga över godset. Innehållet i normalvillkoren kan emellertid inte vara bindande för tredje man.

Järnvägens rätt till gods för vilket den har betalt förlustersättning och till vilket varuhavaren inte på angivna sätt har hävdat någon rätt behandlas i förslaget i fjärde stycket av denna paragraf. Detta stycke är nära nog identiskt med motsvarande stycke i vägtransportlagen.

28 §

Som nämnts i det föregående fastställs ersättningen för skada, som omfattas av det egentliga fraktföraransvaret, vanligen med tillämpning av bestämmelser som avviker från allmänna regler om beräkning av skadestånd. I denna paragraf meddelas sådana bestämmelser för fallet att ersättning skall utgå på grund av att gods gått förlorat eller minskats under befordran. Paragrafen motsvarar 32 § vägtransportlagen och 62 § järnvägstrafikstadgan.

Av inledningen till paragrafen framgår att dess bestämmelser är tillämpliga bara när ersättningsskyldigheten grundas på 22 § första stycket, dvs. på det egentliga fraktföraransvaret. Svarar fraktföraren enligt 22 § tredje stycket i egenskap av depositarie för förlust eller minskning, skall ersättningen bestämmas enligt vanliga skadeberäkningsgrunder.

Paragrafens första stycke innehåller i övrigt en regel om att ersättningen skall bestämmas enbart på grundval av ett enligt objektiva kriterier fastställt värde på godset. Detta värde skall antas sammanfalla med normalvärdet på motsvarande gods på avsändningsorten vid den tidpunkt då godset mottogs till befordran. 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 väsentligt minskat värde på bestämmelseorten. Beräkningsmetoden är den samma som föreskrivs i vägtransportlagen och även i järnvägstrafikstadgan. I förslaget redovisas beräkningsmetoden i den något enklare formulering varmed den beskrivs i järnvägstrafikstadgan.

När det gäller att fastställa vad som är normalvärdet för det gods som är i fråga, skall detta enligt vägtransportlagen i första hand ske genom jämförelse med börspriset. Eftersom det inte finns någon inhemsk varubörs, har någon hänvisning till börspriset inte tagits med i förslaget. I övrigt överensstämmer förslaget på denna punkt med såväl vägtransportlagen som järnvägstrafikstadgan.

Paragrafens andra stycke innehåller en regel om beloppsmässig begränsning av järnvägens ersättningsskyldighet. Regeln är formulerad på samma sätt som motsvarande begränsningsregel i vägtransportlagen. Av skäl som anges i avsnitt 4.2.3.11 har utredningen dock inte föreslagit den sänkning av maximiersättningen från 100 till 50 kr per kg som skulle fordras för fullständig likhet mellan väg- och järnvägsbefordran när det gäller att bestämma storleken av ersättning för transportskada.

Utöver den enligt första stycket beräknade — och eventuellt enligt andra stycket begränsade — ersättningen för godsets värde skall ersättning utgå för de med befordringen förenade utläggen i den mån dessa har blivit utan nytta genom förlusten eller minskningen. Detta anges i paragrafens tredje stycke, som till sin utformning helt överensstämmer med motsvarande stycke i vägtransportlagen.

29 §

I denna paragraf lämnas regler för hur ersättning skall bestämmas, när järnvägen är ansvarig för att godset har tillfogats skada under befordringen. Paragrafen motsvarar 34 § vägtransportlagen och 63 § järnvägstrafikstadgan.

Enligt motiven 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.[1] Denna åsikt är emellertid inte obestridd. Ofta hävdas 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 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 en t. ex. genom förskämning uppkommen skada härrör av dröjsmål för vilket fraktföraren svarar, skulle ersättningen i stället bestämmas enligt reglerna om ersättningsberäkningen vid dröjsmål. Denna senare uppfattning företräddes av en betydande majoritet av de stater som deltog i förhandlingarna om den framtida CIM-texten. På grund härav torde, såvitt angår internationell järnvägsbefordran av gods, för lång tid framåt komma att gälla, att godsskada som är en följd av dröjsmål med utlämningen skall ersättas enligt reglerna om dröjsmålsskada och inte enligt de vanligtvis tillämpliga reglerna om ersättning för godsskada. Denna princip kommer i vart fall till klart uttryck i den kommande CIM-texten, som särskilt anger att reglerna om ersättning för dröjsmål också inbegriper fallet att dröjsmålet har orsakat fysisk skada på godset.

Utredningen hade för sin del helst sett att frågan om ersättningsberäkningen vid fysisk skada på grund av dröjsmål vid internationell järnvägsbefordran hade fått en annan lösning än den ovan angivna. Betänkligheterna mot denna bör dock enligt utredningens mening vika för önskemålet om en enhetlig reglering för internationell och inrikes trafik. Utredningen föreslår därför, att ersättningsberäkningsreglerna i denna paragraf inte skall anses tillämpliga på skada som till följd av dröjsmål har uppkommit på själva godset. Med hänsyn till att denna reglering innebär en avvikelse från vad som enligt förutnämnda motivuttalande gäller enligt vägtransportlagen bör den återspeglas direkt i lagtexten. I förslaget anges därför uttryckligen att paragrafens regler är tillämpliga bara om ej annat följer av 30 §.

Utom i nu angivna undantagsfall skall ersättning för skada på gods i princip utgå med det belopp som svarar mot vad godset genom skadan har minskat i värde. Beräkningen av värdeminskningen skall enligt förslaget ske på samma sätt som enligt vägtransportlagen. 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 (jfr s. 99). Det framräknade procenttalet anger också i vilken omfattning ersättning skall utgå för frakt och andra utlägg i samband med befordringen.

Att godsets värde överstiger maximigränsen 100 kr per kg behöver inte utesluta att full ersättning för skada skall utgå. Enligt paragrafens andra stycke skall nämligen endast den begränsningen av ersättningsskyldigheten gälla, att ersättningen högst får uppgå till det belopp som skulle ha utgått om godset i stället hade gått förlorat. Oavsett om skadan procentuellt sett är stor eller liten eller om skadan direkt träffar en större eller mindre del av sändningen, skall

[1] Se prop. 1974: 33 s. 119 f.

värdeminskningen således ersättas så länge den inte överstiger 100 kr multiplicerat med hela sändningens bruttovikt i kg. Ett undantag från denna regel gäller dock när skadan träffat bara en del av en sändning och den inte medför någon nedgång i värdet på sändningens övriga delar. I sådant fall skall ersättningen inte överstiga vad som skulle ha utgått, om enbart den skadade delen av sändningen hade gått förlorad.

De nu nämnda principerna för begränsning av ersättningen gäller också enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan.

30 §

Denna paragraf handlar om hur ersättningen skall bestämmas, när järnväg är ansvarig för skada som har orsakats av dröjsmål med utlämningen av godset. Paragrafen motsvarar 35 § vägtransportlagen och 64 § järnvägstrafikstadgan.

I motsats till 28 och 29 §§ anger inte denna paragraf några särskilda grunder för ersättningens beräkning. Därav följer att ersättning för skada till följd av dröjsmål skall beräknas enligt allmänna regler om skadeståndsberäkning. Varuhavaren måste således visa, att han genom dröjsmålet kommit i en sämre ekonomisk situation än som skulle ha varit fallet om utlämningen hade skett i rätt tid. Härvid får beaktas t. ex. att han genom dröjsmålet gått miste om handelsvinst, lidit avbräck i sin verksamhet eller blivit skadeståndsskyldig gentemot tredje man.

Som anförts under 29 § skall i internationell järnvägstrafik som dröjsmålsskada behandlas även sådan skada på godset som har uppkommit till följd av dröjsmål med godsets utlämning. Regleringen av inrikes järnvägsbefordran bör enligt utredningens mening anpassas härtill, något som av tidigare nämnda skäl torde kräva en uttrycklig föreskrift i lagtexten. I förslaget har därför särskilt angivits att reglerna om skadeersättning med anledning av dröjsmål är tillämpliga även när dröjsmålet har medfört skada på godset.

Medan beräkningen av dröjsmålsersättningen skall ske enligt allmänna grundsatser, gäller särskilda bestämmelser för begränsning av ersättningen. Vid dröjsmålsskada ställs maximiersättningen inte som vid transportskada i relation till godsets bruttovikt utan till priset för befordringen. Detta pris betecknas i vägtransportlagen som "frakten", i järnvägstrafikstadgan som "befordringsavgiften". Båda uttrycken synes vara avsedda att inbegripa enbart det egentliga befordringspriset och således inte vad som i förekommande fall uttages i tillägg till detta och inte heller utlägg av andra slag. Det belopp som här kommer i fråga är alltså inte det samma som det som aktualiseras vid kostnadsersättning enligt 28 eller 29 §§. För att markera att dröjsmålsersättningen baseras på en restriktivare kostnadsbestämning än ersättningen vid transportskada används i denna paragraf uttrycket "befordringsavgiften", vilket uttryck inte förekommer på något annat ställe i förslaget.

Maximiersättningen vid dröjsmål är enligt vägtransportlagen lika med det på ovan angivna sätt bestämda befordringspriset. När det gäller att bestämma maximiersättningens storlek vid inrikes järnvägsbefordran finns det emellertid anledning att anknyta till den utveckling som i detta hänseende ägt rum i fråga om internationell järnvägsbefordran (jfr s. 127 f.). Av detta skäl föreslår utredningen i denna paragraf en högsta gräns för ersättningen motsvarande tre gånger befordringsavgiften.

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 samtidigt kan föreligga. Enligt stadgan får järnvägen friskriva sig från skyldighet att utge dröjsmålsersättning vid sidan av ersättning för förlust av godset. Vidare får järnvägen förbehålla sig att i händelse godset både minskas och fördröjs inte behöva betala dröjsmålsersättning för den del av godset som inte finns i behåll. Har godset skadats vid befordringen, skall enligt vad stadgan uttryckligen anger både ersättning för dröjsmål och ersättning för skadan kunna utgå. 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.

Vad gäller dessa frågor innehåller vägtransportlagen inte några föreskrifter. Enligt lagens motiv anses det emellertid uteslutet att tillämpa dröjsmålsreglerna, när godset helt och hållet har gått förlorat.

Härav skulle enligt motiven 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.[1] En reglering liknande den som järnvägstrafikstadgan enligt vad nyss sagts innehåller skulle således vara överflödig.

Som framhållits på s. 128 anser utredningen att ersättning för dröjsmål inte skall kunna utgå när godset har gått förlorat, även om det i något fall skulle kunna åberopas skäl för att tillerkänna varuhavaren ersättning såväl för att godset inte kommit fram i tid som för att det slutligen gått förlorat. Utredningen intar i denna fråga samma ståndpunkt som vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan, vilka som framgått av det förut sagda inte skiljer sig från varandra på denna punkt på annat sätt än att den förra saknar en uttrycklig reglering som däremot finns i den senare. Vid bedömningen av frågan om en uttrycklig reglering behövs, utgår utredningen från att transportörens dröjsmålsansvar enligt förslaget, liksom enligt vägtransportlagen, avser skada som uppkommer till följd av dröjsmål med *godsets utlämnande*. Det förefaller rimligt att med utgångspunkt härifrån säga, att denna typ av ansvar bara kan komma i fråga om godset verkligen blir utlämnat. Ett dröjsmål bör i enlighet härmed inte kunna anses ha varit för handen, när det kan konstateras eller får presumeras att den aktuella prestationen aldrig kan komma till stånd.[2] Enligt utredningens mening är det redan härigenom klart, att ersättning för dröjsmål inte kan utgå samtidigt som ersättning för förlust. Dröjsmålsersättning får i enlighet härmed anses utesluten t. o. m. i fallet att transportören inte är ersättningsskyldig för förlusten. Motsvarande måste uppenbarligen vid minskning gälla den del av godset som inte finns i behåll. Förslaget saknar därför, liksom vägtransportlagen, föreskrifter om dessa frågor.

När gods har minskats, kan självfallet dröjsmål uppkomma med utlämningen av det som återstår. Likaså kan dröjsmål med utlämningen av skadat gods inträffa. I fråga om gods som verkligen blivit utlämnat innebär dröjsmålsdefinitionen inte något hinder mot att dröjsmålsersättning utgår jämsides med annan ersättning. Det står därför enligt förslaget varuhavaren fritt att för samma sändning begära ersättning dels enligt 28 eller 29 §, dels enligt 30 §. Därmed skulle den sammanlagda ersättningen kunna överstiga maximiersättningen vid förlust av godset. Den såväl i järnvägstrafikstadgan som i motiven

[1] Se prop. 1974: 33 s. 120.

[2] Jfr Nánássy s. 630 f.

till vägtransportlagen fastslagna principen att den sammanlagda ersättningen inte får vara större än ersättningen för förlust förefaller emellertid rimlig. 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 utlämnats. För dessa fall måste därför den nämnda begränsningen vid kumulering av dröjsmåls- och transportskadeersättning anges i lagtexten, och utredningen har i förslaget behandlat situationen i andra meningen av denna paragraf.

I järnvägstrafikstadgans motsvarighet till denna mening sägs att den sammanlagda ersättningen ej skall överstiga vad som skulle ha utgått, om godset 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 mindre del ansvarig för inträffad minskning, skulle regeln med denna tolkning kunna leda till att dröjsmålsersättningen måste reduceras. En sådan effekt kan dock inte godtagas. För att klargöra att regeln bara avser att förhindra ett överskridande av den högsta ersättning som över huvud taget skulle kunna ha kommit i fråga vid förlust av godset anges i lagförslaget, att ersättningsskyldigheten är begränsad till vad som skulle ha utgått, om järnvägen skolat betala ersättning för förlust av godset enligt 28 §.

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. Något sådant skulle kunna tänkas inträffa t. ex. med 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. En sådan tillämpning av den nämnda principen synes emellertid hittills inte ha kommit till stånd i något regelsystem. Inte heller utredningen föreslår användning av förlustersättningen som absolut maximum i annat fall än då det gäller kumulering av ersättning för minskning eller skada och ersättning för dröjsmål. Detta framgår av att begränsningsregeln i andra meningen gjorts tillämplig bara på fallet att ersättning för samma gods begärs både enligt 30 § och enligt 28 eller 29 §.

31 §

För att varuhavaren skall bevara rätt till ersättning för minskning, skada eller dröjsmål, fordras i regel att han skyndsamt underrättar järnvägen om skadefallet. Närmare regler härom finns i denna paragraf, som motsvarar 40 § vägtransportlagen och täcker i huvudsak samma situationer som 83—86 §§ järnvägstrafikstadgan.

Som framgår av avsnitt 4.2.3.18 föreslår utredningen att reklamationsfristerna inte längre skall anges i exakta tidsmått utan bestämmas på det mera flexibla sätt som är föreskrivet i vägtransportlagen. Även i övrigt har denna paragraf utformats i nära överensstämmelse med vägtransportlagen. I slutet av andra meningen avviker dock förslagets text från vägtransportlagens. Avvikelsen motiveras av en önskan att betona kravet på orsakssamband mellan järnvägens uppsåtliga eller grovt vårdslösa förfarande och skadefallet.

Enligt järnvägstrafikstadgan får varuhavaren inte bara göras skyldig att reklamera utan också skyldig att låta järnvägen undersöka godset. Med stöd härav har järnvägarna i normalvillkoren art. 94.3 infört klausulen, 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 minskning eller skada bevisligen förelegat men detta av någon anledning inte blivit verifierat av järnvägen. En sådan inskränkning i talerätten framstår lätt som stötande och torde inte heller vara påkallad av järnvägens intresse. För en varuhavare, som vid utlämningen av godset anmärker att det är skadat men ändå bortför det innan järnvägen kunnat besiktiga det, måste det nämligen stå klart, att han kommer i en svårare bevissituation. Med hänsyn härtill saknar förslaget föreskrifter om att underlåtenhet att avvakta att godset blir undersökt av järnvägen kan medföra förlust av talerätten.

Järnvägstrafikstadgan innehåller i 83 § tredje stycket en föreskrift om att järnvägen i 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 denna inte visar att minskning eller skada för vilken järnvägen är ansvarig har förekommit i vidare mån än järnvägen har medgivit före undersökningen. Om varuhavaren påstår, att godset har fler skador än järnvägen har medgivit och undersökningen visar att detta påstående är riktigt, skall varuhavaren enligt den nämnda klausulen ändå bekosta undersökningen, om det sedermera fastställs att skadorna har orsakats av omständighet för vilken järnvägen inte svarar. Enligt utredningens mening skall varuhavaren inte behöva bära kostnaderna för undersökning som bekräftar att godset har de skador som varuhavaren påstått. Frågan om vem som i olika fall skall bekosta undersökning av godset är emellertid knappast sådan att den bör behandlas i den kommande lagstiftningen. Förslaget innehåller därför inte någon föreskrift i detta ämne. Det får i stället ankomma på parterna att inom avtalsfrihetens ram genomföra den modifiering av kostnadsregleringen som de kan finna påkallad. I sista hand kan tillämpning av avtalsvillkorslagen komma i fråga.

Utebliven reklamation medför enligt förslaget inte talerättens förlust, om skadefallet har orsakats med uppsåt eller av 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 angivet i 1925 års stadga och är inte heller upptaget i CIM. Några exempel på handlingssätt som innefattar svikligt förfarande har inte nämnts i förarbetena till 1966 års stadga. Sannolikt avses fall i vilka järnvägen genom vilseledande medvetet förmått varuhavaren att underlåta reklamation. Sådana fall torde vara ytterst sällsynta, och det får förmodas att ingen järnväg skulle vidhålla en invändning om taleförlust på grund av utebliven reklamation, om det visar sig att järnvägspersonal svikligen förlett varuhavaren att underlåta reklamationen. I sista hand torde 3 kap. AvtL och grunderna för själva reklamationsinstitutet kunna åberopas till stöd för slutsatsen att talerätten i dessa fall inte har gått förlorad. Att särskilt nämna svikligt förfarande i lagtexten förefaller med hänsyn till det sagda inte vara nödvändigt.

32 §

Föreskrifter angående godssamtrafik på svenska järnvägar har utfärdats av Kungl. Maj:t senast den 6 juni 1962. Dessa berör emellertid inte de i samtrafiken deltagande järnvägarnas ansvarighet gentemot varuhavaren. Denna fråga regleras för närvarande i 71 § järnvägstrafikstadgan. I förslaget har motsvarande regler tagits upp i denna paragraf. För vägtransporternas del finns en motsvarande reglering i 43 § vägtransportlagen.

Enligt förslaget, liksom enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan, är huvudregeln att alla transportörer som deltar i en genomgående befordran bär solidariskt ansvar för befordringen i dess helhet. En förutsättning för den solidariska ansvarigheten är dock enligt vägtransportlagen att godset åtföljs av fraktsedel. Något undantag för fraktsedelslösa transporter gäller däremot inte enligt järnvägstrafikstadgan och föreslås inte heller av utredningen.

På grund av det solidariska ansvaret kan en transportör, som utfört en del av en genomgående befordran, bli ersättningsskyldig mot varuhavaren även för skada som bevisligen inträffat under annan del av befordringen. Liksom enligt vägtransportlagen och järnvägstrafikstadgan kan dock enligt förslaget ansvar inte göras gällande mot transportör som visserligen enligt befordringsavtalet skolat utföra en delbefordran men som inte fått godset i sin besittning.

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 villkor, som inte kan anses ha framgått av fraktsedeln när han innehade denna. Ansvaret får således antas inte omfatta andra förpliktelser än dem som delfraktföraren kände till eller åtminstone hade bort känna till.

Det är en fördel om grundsatsen om delfraktförarnas solidariska ansvarighet kan tillämpas tämligen konsekvent. Förutsättningarna härför torde vara betydligt större vid järnvägsbefordran än vid vägbefordran. De rättssubjekt som kan uppträda på fraktförarsidan vid en inrikes genomgångsbefordran 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 villkor som trafikant avtalar med någon av de järnvägar som deltar i en genomgångsbefordran bli gällande också mot de övriga järnvägar som tagit emot godset, även om dessa inte har fått del av villkoret. Detta torde också vara innebörden av den i järnvägstrafikstadgan använda formuleringen att varje järnväg blir ansvarig "enligt befordringsavtalet". Förslaget innehåller i princip samma formulering, vilket innebär att villkor som måste anses ingå i befordringsavtalet kan göras gällande också mot järnväg som varken kände till eller hade bort känna till villkoret, när den utförde sin del av befordringen, eller som redan hade utfört denna, när villkoret blev avtalat.

33 §

När flera järnvägar deltar i befordran på grund av ett och samma befordringsavtal, uppkommer frågan mot vilken eller vilka av järnvägarna som varuhavaren kan göra ersättningsanspråk gällande. Järnvägstrafikstadgan innehåller i 90—93 §§ en detaljerad reglering av denna fråga. Samma ämne behandlas, dock mindre utförligt, i 44 § vägtransportlagen.

Som framhålls i avsnitt 4.2.3.20 kan en tillfredsställande reglering av den s. k. passivlegitimationen säkerligen uppnås redan med ganska summariska föreskrifter. Nu gällande bestämmelser leder endast undantagsvis till resultatet att talan inte kan riktas mot viss järnväg som har deltagit i genomgångsbefordran. Utredningen föreslår därför den huvudsakligen formella förenklingen, att varje järnväg som är ansvarig enligt 32 § också skall anses som passivlegitimerad. Denna regel innebär att talan inte får riktas mot järnväg som inte har fått godset om hand. Enligt järnvägstrafikstadgan får emellertid talan föras mot bestämmelsejärnvägen, även om denna inte har fått godset överlämnat till sig. En motsvarande regel finns i vägtransportlagen. Praktiska skäl talar för en sådan reglering också i den kommande järnvägslagstiftningen. I andra meningen av denna paragraf föreslås därför att talan alltid skall kunna föras mot bestämmelsejärnvägen, även om den inte har fått godset i sin besittning och därför inte är ansvarig för genomgångsbefordringen.

Paragrafen föreslås bli tillämplig på alla anspråk som kan grundas på avtalet om genomgångsbefordringen.

## 4 KAP.

### 1 §

I detta kapitel föreslås en lagreglering av rättsförhållandet mellan järnvägen och den resande i vad gäller egendom som järnvägen tar emot av den resande för befordran i anslutning till resan. Denna paragraf anger tillämpningsområdet för kapitlets bestämmelser. Därvid 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. Sådan befordran bör enligt utredningens uppfattning betraktas som inrikes, även om befordringen sker i anslutning till en resa som företas med internationell befordringshandling. Liksom i järnvägstrafikstadgan lämnas i förslaget inrikes befordran av inskrivet resgods utanför regleringen, om befordringen inte försiggår i allmän trafik. Det kan ifrågasättas om detta undantag har någon praktisk betydelse, eftersom den typ av befordran som det här är fråga om knappast torde förekomma på spåranläggningar utanför det allmänna järnvägsnätet. Utredningen anser dock att den begränsning till allmän trafik som finns i gällande författningsreglering bör bibehållas av principiella skäl.

Befordran av inskrivet resgods mellan Sverige och utlandet är för närvarande regelmässigt underkastad regleringen i CIV. För att detta skall bli fallet krävs emellertid att den resande och hans resgods befordras med internationell befordringshandling. I vilka förbindelser internationell befordringshandling skall utfärdas fastställs genom internationella tariffer. 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. I sådant fall blir det enligt andra meningen i denna paragraf möjligt att i stället tillämpa den föreslagna järnvägstrafiklagens bestämmelser om befordran av inskrivet resgods. Även på befordran som omfattas av CIV kan kapitlets bestämmelser bli tillämpliga, dock endast vad gäller frågor som inte är materiellt reglerade i CIV. Om förslaget genomförs kommer i enlighet härmed exempelvis vad som föreslås om den tid inom vilken inskrivet resgods skall avhämtas att gälla också i

fråga om befordran som är underkastad CIV, om resgodset skall utlämnas i Sverige.

I CIV art. 1 § 3 finns en särbestämmelse för 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 ej möter enligt lag eller annan författning i någon av staterna. Den trafikeringssituation som den nämnda bestämmelsen tar sikte på är för handen 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. Vad som föreskrivs i andra meningen av denna paragraf måste emellertid anses ha den verkan att CIV:s hänvisning till norsk lag sätts å sido. Därav följer inte utan vidare att den föreslagna lagen i stället blir tillämplig. Vilken av de båda ländernas rättsordningar som skall tillämpas får avgöras med hjälp av sedvanliga internationellt privaträttsliga regler.[1] I den mån inte dessa regler anger att den materiella rättsfrågan skall bedömas enligt norsk rätt, bör emellertid den föreslagna lagen kunna tillämpas också på sådan befordran till och från utlandet som nu är i fråga.

När flera järnvägar på grund av ett och samma befordringsavtal utför godsbefordran efter varandra, gäller principen att samtliga deltagande järnvägar bär solidariskt ansvar för hela befordringen. Närmare regler härom redovisas i godsbefordringskapitlet i ett särskilt avsnitt, som omfattar 32 och 33 §§. Enligt utredningens förslag skall principen om solidarisk ansvarighet tillämpas också vid genomgående befordran av inskrivet resgods. För närvarande synes emellertid solidarisk ansvarighet för sådan befordran kunna komma i fråga bara för två järnvägsföretag, och även i övrigt torde de rättsliga problem som aktualiseras av denna form av befordran ha ganska begränsad omfattning. Det finns därför knappast anledning att i detta sammanhang ägna genomgångsbefordran någon utförligare behandling. Utredningen inskränker sig till att i tredje meningen av denna paragraf föreslå en bestämmelse av innebörd att kapitlet i tillämpliga delar gäller för varje järnväg som enligt befordringsavtalet har att 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. Bestämmelser som uttryckligen hänför sig till viss järnväg bör emellertid inte kunna tillämpas mot annan järnväg. Sålunda bör krav på ersättning enligt 5 § tredje stycket för att järnväg har lämnat ut resgodset till någon obehörig eller felaktigt vägrat att lämna ut resgodset kunna resas endast mot den järnväg som utlämningsstationen tillhör.

2 §

I denna paragraf anges vad som skall betraktas som inskrivet resgods. Oavsett dess beskaffenhet skall egendom anses som inskrivet resgods, om järnvägen har tagit emot den av den resande för att i anslutning till den avsedda resan under järnvägens vård befordra egendomen till resmålet eller annan plats på resvägen. Lagförslaget innehåller inte någon bestämmelse som i fråga om vissa

[1] Jfr Karlgren s. 90 ff.

slag av egendom utesluter möjligheten till befordran som inskrivet resgods. Förbud mot sådan befordran kan emellertid tänkas komma till stånd i annan ordning, när det gäller särskilda ämnen eller föremål. Inte heller innehåller lagförslaget något som ålägger järnvägen att åtaga sig befordran av inskrivet resgods. Föreskrifter om skyldighet för järnväg att befordra inskrivet resgods finns emellertid för närvarande i järnvägstrafikstadgan, och utredningen har med endast smärre ändringar fört över dessa föreskrifter till sitt förslag till förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m. Föreskrifterna innebär att järnvägen visserligen har en principiell skyldighet att åtaga sig befordran av inskrivet resgods men att denna skyldighet inte gäller i fråga om sådant 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 ej lämpar sig för sådan befordran. Med stöd av angivna undantag från befordringsskyldigheten kan järnvägen i preciserad form ge till känna för allmänheten vilka slag av egendom som järnvägen inte kommer att ta emot för befordran som inskrivet resgods.

Det åligger naturligtvis järnvägspersonalen att tillse att egendom, som enligt eventuell författningsföreskrift inte får befordras som inskrivet resgods eller som järnvägen enligt vad den förklarat i offentligt tillkännagivande inte tar emot för sådan befordran, inte blir inskriven som resgods. Skulle egendomen trots detta bli inskriven, skall inskrivningen betraktas som giltig. Kapitlets bestämmelser blir således i princip tillämpliga på järnvägens handhavande av egendomen, varav i allmänhet följer att järnvägen blir skyldig att ta vård om egendomen för den resandes räkning. Som framgår av 4 § föreslås emellertid att järnvägen i vissa fall skall kunna göra sig fri från sitt befordringsåtagande. Denna möjlighet skall stå järnvägen till buds, så snart egendomen är av farlig beskaffenhet. Vidare skall järnvägen kunna vägra att befordra sådan egendom som järnvägen förklarat sig inte ta emot för inskrivning som resgods, om järnvägen varken kände till egendomens verkliga beskaffenhet eller hade anledning att utröna denna, när egendomen överlämnades för befordran.

Som nämnts skall egendom, som järnväg har tagit emot för befordran som inskrivet resgods, betraktas som sådant så snart den har tagits emot. Härvidlag skiljer sig lagförslaget från järnvägstrafikstadgan, enligt vilken egendomen blir ”inskriven” först om och när resgodsbevis utfärdas. Eftersom tillämpningen av reglerna i detta kapitel inte nödvändigtvis förutsätter att en sådan ”inskrivning” kommit till stånd, kan det med visst fog hävdas, att termen ”inskrivet resgods” inte är helt adekvat. Emellertid skall järnvägen också enligt förslaget vara skyldig att utfärda resgodsbevis, och avvikelser från denna regel får antas komma att höra till sällsyntheterna. Det förefaller därför berättigat att också i fortsättningen använda termen inskrivet resgods, vilken term också förekommer i LuftfL och i den svenska översättningen av CIV.

3 §

Järnväg som tar emot egendom för befordran som inskrivet resgods skall, som nyss nämnts, enligt förslaget vara skyldig att utfärda resgodsbevis. Bestämmelser härom ges i första stycket av denna paragraf. Några närmare föreskrifter om resgodsbevisets utformning och innehåll har inte ansetts nödvän-

diga. Av den föreslagna texten framgår att resgodsbeviset är avsett att tjäna som bekräftelse på att järnvägen har tagit emot egendomen för befordran som inskrivet resgods. Härav 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 förslaget knappast från vad som nu gäller enligt 16 § första stycket järnvägstrafikstadgan. Genom den något annorlunda formuleringen i förslaget har utredningen velat understryka, att resgodsbevis skall utfärdas redan när den resande överlämnar resgodset i järnvägens besittning och inte först vid en senare tidpunkt och vidare att resgodsbeviset skall lämnas till den resande. Resgodsbevis skall enligt texten utfärdas bara när järnväg tar emot resgods av resande. Järnväg som vid genomgångsbefordran tar emot resgods från föregående järnväg behöver således inte bekräfta mottagandet med resgodsbevis.

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 var i gott synligt tillstånd. När det gäller godsbefordran har denna presumtionsregel och den därmed förknippade skyldigheten för järnvägen att besiktiga egendomen uttryckligen nämnts i lagförslaget (3 kap. 8 § andra stycket och 9 § andra stycket). För befordran av inskrivet resgods torde motsvarande reglering kunna genomföras på ett förenklat sätt. Förslaget har därför på denna punkt utformats så, att järnvägens besiktning av resgodset och betydelsen av frånvaron av anmärkning om dettas tillstånd berörs endast indirekt.

I enlighet härmed nämns i andra stycket av denna paragraf 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. Genom sådan anteckning berövas den resande möjligheten att åberopa presumtionen om att resgodset var i gott synligt tillstånd, när det lämnades in. Som närmare utvecklas i avsnitt 5.2.2.2 kan järnvägen ändå efter fullgjord befordran komma i ett sådant bevisläge att dess praktiska möjligheter att freda sig mot ersättningskrav blir ytterst små. Därför föreslås järnvägen få möjlighet att vägra att åtaga sig befordran eller att frånträda ett redan lämnat befordringsåtagande, om den resande inte medverkar till att förbättra järnvägens bevisläge genom att med sin signatur eller på liknande sätt vitsorda riktigheten av järnvägens anteckning i resgodsbeviset. 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 för närvarande gäller enligt 16 § andra stycket järnvägstrafikstadgan.

4 §

Som framhållits under 2 och 3 §§ kan järnväg i vissa fall vägra att ta emot egendom som resande vill lämna in för befordran som inskrivet resgods. Trots detta kan det självfallet inträffa att egendom blir inskriven som resgods, fastän detta inte hade bort ske. Frågan om järnvägen i sådant fall är skyldig att fullgöra sitt befordringsåtagande behandlas i denna paragraf.

Vid bedömningen av järnvägens skyldighet att fullgöra avtal om befordran

av inskrivet resgods skall enligt förslaget hänsyn i första hand tas till resgodsets eventuella farlighet. Är resgodset av farlig beskaffenhet, skall järnvägen under inga omständigheter anses skyldig att fullgöra befordringen. Detta anges uttryckligen i paragrafens första stycke, som därutöver innehåller en hänvisning till 6 kap. 6 §. I sistnämnda lagrum anges de inskränkningar i järnvägens vårdplikt som föreslås få generell giltighet för farlig egendom som järnvägen fått i sin besittning genom att antingen handresgods tagits om hand eller resgods inskrivits eller gods tagits emot utan att föreskriven upplysning om dess farlighet har lämnats. Till följd av dessa inskränkningar i vårdplikten kan järnvägen vara berättigad inte bara att avbryta befordran av farlig egendom som skrivits in som resgods utan också att i förekommande fall bortskaffa, oskadliggöra eller t. o. m. förstöra egendomen.

I fråga om farlig egendom blir således enligt förslaget järnvägen inte skyldig att fullgöra befordringen ens om järnvägen var medveten om egendomens farliga beskaffenhet, när egendomen togs emot till befordran. När det däremot gäller egendom som inte är farlig men som järnvägen av annat skäl skulle ha kunnat vägra att skriva in som resgods, föreslås järnvägens "goda tro" vid mottagandet bli avgörande för om järnvägen skall var skyldig att fullgöra befordringen eller ej. Om järnvägen vid den tidpunkt då egendomen skrevs in för befordran som resgods kände till att det rörde sig om egendom som hade kunnat avvisas, blir järnvägen enligt förslaget skyldig att utföra befordringsåtagandet. Det samma avses gälla om järnvägen visserligen inte kände till att egendomen var av sådan beskaffenhet att den hade kunnat avvisas men det med hänsyn till omständigheterna kan anses att järnvägen hade bort ta reda på detta förhållande, t. ex. genom att väga kolli som kan misstänkas ha för hög vikt. Var däremot egendomens verkliga beskaffenhet inte känd och saknades rimlig anledning att kontrollera den, föreslås järnvägen få rätt att avbryta befordringen, så snart det visar sig att egendomen är av sådan beskaffenhet att den hade kunnat avvisas redan vid inlämningen. De regler som nu berörts återfinns i paragrafens andra stycke.

I paragrafens tredje stycke lämnas först en allmän föreskrift för järnvägens handlande, 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 behandlas delvis i annat sammanhang. Om egendomens farlighet påkallar det, kan järnvägen, som nämnts, med stöd av 6 kap. 6 § bortskaffa, oskadliggöra eller förstöra egendomen. I den mån inte författningsmässiga eller praktiska hinder föreligger, kan järnvägen självfallet välja att verkställa befordringen, fastän någon skyldighet härtill inte är för handen. Anlitar järnvägen inte någon av dessa utvägar, återstår att i enlighet med första meningen i detta stycke lägga upp egendomen i förvar för den resandes räkning. Härigenom befriar sig järnvägen, som framgår av 8 § andra stycket, från det transportöransvar som uppkommit genom att egendomen skrivits in som resgods. För järnvägens befattning med inskrivet resgods som har lagts upp till förvaring föreslås regler i 7 §.

Återstoden av tredje stycket reglerar frågan om ansvarigheten för kostnad eller skada som åsamkas järnvägen på grund av att resande låtit som resgods skriva in egendom som järnvägen, trots inskrivningen, inte är skyldig att befordra som resgods. Av skäl som anges i avsnitt 5.2.2.6 föreslås som huvudregel att den resande på objektiv grund skall svara för sådan kostnad eller ska-

da. Med kostnad avses här i första hand järnvägens utgifter för skäliga åtgärder till förebyggande av skada. För att bidra till att sådana åtgärder faktiskt kommer till stånd har förslaget konstruerats så, att järnvägen alltid kan påräkna rätt till ersättning för skäliga åtgärder för att motverka en skaderisk men däremot inte rätt till ersättning för skada som uppkommit efter det att järnvägen kommit eller bort komma till insikt om skaderisken men underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att motverka denna. För skada som järnvägen inte har haft anledning att räkna med svarar den resande enligt huvudregeln.

Den resandes objektiva ansvarighet för kostnad eller skada, som orsakas av att han överlämnar egendom för befordran som inskrivet resgods, är som nämnts begränsad till fallet att inskrivningen inte medfört skyldighet för järnvägen att fullfölja befordringen. Detta utesluter självfallet inte att den resande kan bli ersättningsskyldig för kostnad eller skada som uppkommit under resgodsbefordran som järnvägen till följd av inskrivningen blivit skyldig att utföra. Ersättningsskyldigheten måste emellertid i sådant fall grundas på allmänna skadeståndsregler, vilket förutsätter att järnvägen kan visa, att den resande gjorde sig skyldig till vårdslöshet när han lät skriva in egendomen som resgods.

5 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om utlämningen av inskrivet resgods. Paragrafen motsvarar i huvudsak 20 § och delvis 21 § järnvägstrafikstadgan.

I fråga om platsen för utlämnandet föreslås, som framgår av paragrafens första stycke, inte någon rätt att få ut resgodset annorstädes än på bestämmelsestationen. Med bestämmelsestationen avses i detta sammanhang den station till vilken resgodset skall sändas enligt avtalet om resgodsbefordran. Denna station kan som nämnts vara en annan än den som är bestämmelsestation för den resande enligt personbefordringsavtalet. Lika litet som järnvägstrafikstadgan förutsätter förslaget någon formell rätt för den resande att på motsvarande sätt som en godsavsändare förfoga över sin egendom under befordringen. Detta innebär emellertid, som framhålls i avsnitt 5.2.2.4, inte något hinder för att järnvägen när så är möjligt tillmötesgår den resandes begäran att t. ex. återfå resgodset på avsändningsstationen. Utredningen har därför framför järnvägstrafikstadgans uttryckssätt att resgodset på den resandes begäran skall utlämnas på bestämmelsestationen föredragit formuleringen att den resande är berättigad att få ut resgodset på bestämmelsestationen. Som nämnts under 3 § innehåller förslaget inte någon uttrycklig föreskrift om att bestämmelsestationen skall anges i resgodsbeviset, men det förutsätts att så sker.

Den tidpunkt då den resande tidigast kan kräva att resgodset lämnas ut berörs inte i denna paragraf men framgår av 9 § första stycket.

Större delen av paragrafen ägnas åt frågan 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 kunna läggas kontraktsbrott till last. Endast om omständigheterna är sådana att det finns skäl att anta att resgodsbevisets innehavare har kommit över det orättmätigt eller eljest använder det utan lov, skall resgodsbeviset anses förlora sin legitimationsverkan.

I andra stycket behandlas fallet att resgodset begärs utlämnat utan att resgodsbeviset presenteras. Med detta fall likställs fallet att resgodsbeviset visserligen presenteras men i enlighet med vad som nyss sagts måste anses ha förlorat sin legitimationsverkan. I sådana situationer måste järnvägen grunda sitt avgörande av om resgodset skall lämnas ut på en bedömning av rättsenligheten i utlämningsanspråket. 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 med de verkliga förhållandena överensstämmande beskrivning av resgodset eller dess innehåll vara till fyllest.

För närvarande saknas uttryckliga regler om järnvägens skyldighet att ersätta skada till följd av att resgods lämnas ut till oberättigad eller att utlämning till berättigad vägras. Däremot tas i förslaget sådana regler upp i tredje stycket av denna paragraf. Därmed markeras att skada som resande lider genom att järnvägen lämnar ut hans inskrivna resgods till annan, fastän denne inte framstår som legitimerad eller på annat sätt gör troligt att han har rätt till resgodset, inte skall jämställas med skada på grund av att resgodset går förlorat under befordringen. Likaså markeras att skada, som den resande lider till följd av att järnvägen i strid med utlämningsreglerna vägrar utlämning, inte skall ersättas med tillämpning av dröjsmålsreglerna. I den mån ersättning skall utgå enligt detta stycke, skall ersättningen bestämmas enligt allmänna regler för beräkning av skadestånd.

6 §

Genom att egendom skrivs in som resgods uppkommer i allmänhet speciella förpliktelser för järnvägen med avseende på egendomens befordran och vård. Dessa förpliktelser är avsedda att gälla till dess resgodset har anlänt till bestämmelsestationen och den resande har haft skälig tid på sig att avhämta resgodset. Normalt sker avveckling av befordringsförhållandet genom att resgodset kort efter dess ankomst lämnas ut i enlighet med den resandes begäran. Då och då inträffar det emellertid, att resgodset ännu någon tid efter ankomsten inte har begärts utlämnat. I sådana fall aktualiseras frågan hur länge järnvägen bör svara för resgodset i egenskap av transportör.

För denna fråga föreslås i denna paragraf en reglering som i huvuddrag överensstämmer med föreskrifterna i 23 § järnvägstrafikstadgan och de därtill anslutande klausulerna i normalvillkoren art. 31 och 32. Den föreslagna regleringen innebär dock en viss förenkling i förhållande till den nuvarande. Sålunda föreslås att för inskrivet resgods i allmänhet skall gälla en i lag fastställd avhämtningsfrist i stället för den nuvarande sammansatta frist, som består dels av en avtalad avhämtningsfrist, dels av en i järnvägstrafikstadgan bestämd tilläggsfrist. För levande djur föreslås den sammansatta fristen bli ersatt av en enbart genom avtal bestämd kortare avhämtningsfrist. Vidare föreslås att järnvägens befordringsåtagande vid avhämtningsfristens utgång automatiskt skall omvandlas till ett förvaringsåtagande. Detta innebär att järnvägens transportöransvar enligt 8 § första stycket övergår till ett depositionsansvar

enligt 8 § andra stycket, dvs. att det i princip objektiva ansvaret mildras till ett culpaansvar med omvänd bevisbörda.

7 §

Även sedan järnvägens befordringsåtagande 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. Utredningen förutsätter att järnvägarna, utan att särskilda föreskrifter behöver meddelas härom, kommer att liksom hittills i mån av möjlighet sätta sig i förbindelse med resande, vilkas resgods de innehar för förvaring, och inhämta direktiv om det fortsatta förfarandet med resgodset. Direktiv som resande med anledning härav eller av eget initiativ lämnar bör järnvägarna vara angelägna att följa. Skyldighet att följa sådan anvisning föreligger emellertid för närvarande endast när det kan ske "utan olägenhet" för järnvägen. Innebörden av det citerade uttrycket har inte berörts i förarbetena till järnvägstrafikstadgan, men uttrycket antyder en enligt utredningens mening alltför snäv begränsning av järnvägens skyldighet att följa anvisningar från resande. I andra meningen i första stycket av denna paragraf föreslås 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 vill utredningen nämna att järnvägen föranstaltar om att resgodset — vanligen mot ersättning — sänds till den resande.[1]

I den mån inte förvaringen avbryts genom att järnvägen följer anvisning från den resande, bör det åligga järnvägen att sörja för fortsatt förvaring av resgodset under så lång tid att den resande rimligen ges möjlighet att tillvarata sin rätt till det. Hur lång tids förvaring, som med hänsyn härtill kan anses påkallad, kan självfallet diskuteras. Av skäl som anges i avsnitt 5.2.2.4 föreslår utredningen en förlängning av den normala minimitiden för förvaringen från tre till sex månader.

Har järnvägen i sex månader förvarat resgodset åt den resande utan att denne har lämnat anvisning som det skäligen kan krävas att järnvägen skall följa, får järnvägen enligt första meningen i första stycket sälja resgodset. Fallet att försäljning sker, fastän den resande har lämnat anvisning som järnvägen bort följa, regleras inte i förslaget, lika litet som fallet att försäljning sker före sexmånadersperiodens slut. I dessa fall kan således den resande begära ersättning enligt allmänna skadeståndsregler. Det sagda är dock inte tillämpligt, när enligt paragrafens andra stycke undantag får göras från sexmånadersregeln. Enligt detta stycke får försäljning ske så snart risken för godsets förstöring eller godsets art eller tillstånd eljest ger anledning därtill. 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 iakttas. Bl. a. med hänsyn till att djur inte bör tillfogas onödigt lidande föreslås i andra stycket också att järnvägen skall få avbryta förvaringen av levande djur även genom annan åtgärd än försäljning, om sådan åtgärd kan anses påkallad av omständigheterna.

I fråga om sättet för försäljningen skall enligt paragrafens tredje stycke vad som gäller för gods ha motsvarande tillämpning. Försäljningen skall således i första hand ske på offentlig auktion. Om försäljningen inte lämpligen kan ske

[1] Jfr 1925 års järnvägstrafikstadga § 38.

på detta sätt, får den emellertid 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 paragrafens hänvisning till försäljningsreglerna i godsbefordringskapitlet följer att den resande om möjligt skall underrättas om tid och plats för förestående försäljning. Det torde emellertid mera sällan vara möjligt för järnvägen att lämna några meningsfulla upplysningar i detta hänseende. För regleringen av över- eller underskott som uppkommer vid försäljning av inskrivet resgods är motsvarande föreskrifter för godsbefordran tillämpliga. Det måste emellertid antas att resande, vars inskrivna resgods sålts, ofta kommer att förbli okänd för järnvägen. I sådant fall kan järnvägen inte på vanligt sätt betala ut överskott som uppkommit vid försäljningen, och det förefaller oklart när järnvägens skyldighet att betala ut överskottet upphör. Betalning kan visserligen ske genom att överskottet nedsätts i allmänt förvar.[1] I den mån anspråk på utbetalning av det nedsatta beloppet inte framställs från den berättigades sida, skulle det emellertid kunna tänkas att frågan om vem överskottet slutligen skall tillfalla hålls svävande i mer än tjugo års tid. Med hänsyn till de relativt små belopp det normalt blir fråga om i dessa sammanhang måste en slutlig reglering kunna fås till stånd inom betydligt kortare tid. I tredje styckets andra mening föreslås därför en bestämmelse av innebörd att överskott från försäljning av inskrivet resgods skall tillfalla järnvägen, om inte den resande som är berättigad till överskottet har gjort anspråk på detta inom två år från försäljningen.

Om försäljningen i stället resulterar i ett underskott, har järnvägen rätt till ersättning för detta av den resande. Järnvägens anspråk på sådan ersättning innehåller emellertid i motsats till den resandes anspråk på överskott inte några sakrättsliga drag. Den tid under vilken fordran på ersättning för underskott består regleras således genom tillämpliga preskriptionsbestämmelser. Någon särskild föreskrift för fallet att underskott uppstår behövs därför inte i detta sammanhang.

8 §

I denna paragraf föreslås regler för järnvägens ansvarighet i fall då egendom som har skrivits in som resgods går förlorad, minskas eller skadas medan järnvägen innehar den. För sådan förlust, minskning eller skada avses järnvägen bära antingen *befordringsansvar* enligt första, tredje och fjärde styckena eller *förvaringsansvar* enligt andra stycket.

Befordringsansvaret är den normala ansvarsformen. Sådant ansvar grundläggs genom inskrivningen och består i regel till dess resgodset har blivit utlämnat. Innan så skett kan emellertid befordringsansvaret övergå till förvaringsansvar, om järnvägen med stöd av 4 § lägger upp resgodset till förvaring eller om resgodset inte avhämtas inom den frist som föreskrivs i 6 §.

Förvaringsansvaret är avsett att vara en lindrigare ansvarsform än befordringsansvaret. När järnvägen har förvaringsansvar är den, som det uttrycks i andra stycket, ansvarig enligt allmänna regler om deposition. Detta innebär att järnvägen blir ersättningsskyldig bara för sådan förlust, minskning eller skada som den vållar genom fel eller försummelse. Emellertid får fel eller försummelse på järnvägens sida antas vara skadeorsaken, om inte järnvägen bevisar att den är fri från vållande till skadan.

[1] Se lag (1927: 56) om gälds betalning genom penningars nedsättande i allmänt förvar.

Hänvisningen till allmänna regler om deposition innebär vidare, att de bestämmelser om begränsning av ersättningens storlek som föreslås i 10 § inte skall tillämpas, när ersättningskravet grundas på järnvägens förvaringsansvar. Detta skulle kunna tänkas leda till att järnvägen, fastän förvaringsansvaret teoretiskt sett omfattar ett betydligt mindre antal skadeorsaker än befordringsansvaret, i praktiken påbördades en mera betungande ersättningsskyldighet i förvaringsfallen än i befordringsfallen. Utredningen har därför försökt utröna, om tendenser i denna riktning förekommit i verkligheten. Några uppgifter som antyder att detta skulle vara fallet har utredningen emellertid inte kunnat få fram. Under dessa förhållanden anser sig utredningen i detta sammanhang böra hålla fast vid principen, att begränsning av ersättningens storlek inte bör tillämpas, när ersättningsskyldigheten grundas på culpa.

Enligt vad som meddelats utredningen förekommer det i praktiken knappast, att järnväg uppdrar åt tredje man att ombesörja förvaringen av inskrivet resgods. Utredningen anser därför, att texten i andra stycket inte behöver tyngas med en uttrycklig regel för detta fall. Skulle på grund av något skadefall järnvägens ansvarighet för inskrivet resgods, vars förvaring uppdragits åt tredje man, ändå aktualiseras, bör den regel som för motsvarande fall av förvaring av gods finns i 3 kap. 22 § tredje stycket kunna tillämpas analogivis.

Befordringsansvaret är i första stycket beskrivet som ett rent strikt ansvar. Denna stränga ansvarighet modifieras dock genom de ansvarsfrihetsgrunder som anges i tredje och fjärde styckena.

Enligt tredje stycket kan det rent strikta ansvaret falla bort, om skadefallet har orsakats av förhållande som anges i 3 kap. 23 §. Sådana förhållanden är vållande av den som var berättigad till godset och sådan anvisning av denne som inte har föranletts av vållande från järnvägens sida, vidare godsets bristfälliga beskaffenhet och slutligen force majeure. Formuleringen av 3 kap. 23 § har självfallet skett för att passa in på godsbefordran, och ordalydelsen i de ansvarsfrihetsgrunder som anges i paragrafen innebär därför inte en alldeles exakt beskrivning av de situationer vid befordran av inskrivet resgods på vilka de föreslås bli tillämpliga. En hänvisning till nämnda lagrum medför således t. ex. att den resande blir betecknad med uttrycket "den som var berättigad till godset". Vidare kommer en generell hänvisning till 3 kap. 23 § att inbegripa den ansvarsfrihetsgrund som gäller när skadan orsakats av viss anvisning, fastän utrymmet för tillämpning av denna ansvarsfrihetsgrund torde vara mycket begränsat vid befordran av inskrivet resgods. De invändningar som med hänsyn till det sagda kan göras mot tekniken att ange de ansvarsfrihetsgrunder som avses gälla enligt tredje stycket i denna paragraf genom hänvisning till 3 kap. 23 § får emellertid anses ha underordnad betydelse. Några praktiska olägenheter synes denna teknik, som använts både i 1966 års järnvägstrafikstadga och i tidigare stadgor, nämligen inte ha medfört.

Metoden att hänvisa till godsbefordringsreglerna används emellertid i förslaget i mindre utsträckning än i de nyssnämnda regelkomplexen. Sålunda innehåller förslaget både i tredje och fjärde styckena av denna paragraf särskilda föreskrifter om det mått av bevisning som järnvägen måste förebringa för att en påstådd ansvarsfrihetsgrund skall kunna anses vara tillämplig på 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 i 3 kap. 23 § angivna ansvarsfri-

hetsgrunderna skall behandlas som icke privilegierade också när de tillämpas på befordran av inskrivet resgods.

Som framgår av det reducerade beviskravet i fjärde stycket är de där upptagna ansvarsfrihetsgrunderna däremot att anse som privilegierade. För att en sådan ansvarsfrihetsgrund skall kunna komma i tillämpning krävs enligt den föreslagna texten att järnvägen "gör sannolikt" att skadeeffekten uppkommit till följd av det förhållande som ansvarsfrihetsgrunden innefattar. Som framhålls i avsnitt 5.2.2.5 har utredningen med uttrycket "gör sannolikt" på ett enklare sätt velat beskriva det beviskrav som mera ingående anges i 3 kap. 24 § andra stycket.

Till skillnad från vad som skett i de tidigare regelsamlingarna anges i förslaget de vid resgodsbefordran tillämpliga ansvarsfrihetsgrunderna genom hänvisning till bestämmelserna om godsbefordran bara när det gäller de icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna. De privilegierade ansvarsfrihetsgrunder som avser godsbefordran blir nämligen i stor utsträckning utan praktisk betydelse vid befordran av inskrivet resgods, även om de ges formell giltighet för sådan befordran. I fjärde stycket av denna paragraf har därför direkt angetts de förhållanden som föreslås utgöra privilegierade ansvarsfrihetsgrunder vid befordran av inskrivet resgods. Antalet sådana förhållanden har reducerats kraftigt i jämförelse med vad som gäller vid godsbefordran utan att detta egentligen inneburit att någon också vid befordran av inskrivet resgods föreliggande speciell risk förts över på järnvägen. Som ansvarsfrihetsgrund anges i fjärde stycket i första hand resgodsets särskilda beskaffenhet. Detta uttryck är avsett att vara en kortfattad motsvarighet till den i 3 kap. 24 § första stycket 4 använda formuleringen "sådan beskaffenhet hos visst slag av gods som medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas". Uttrycket avses också täcka fallet att levande djur befordras som inskrivet resgods. Utöver denna ansvarsfrihetsgrund upptar förslaget endast "felande eller bristfällig förpackning" som sådant förhållande som i förekommande fall får betraktas som skadeorsak utan att full bevisning om orsakssammanhanget förebragts. Sistnämnda ansvarsfrihetsgrund motsvarar innehållsmässigt 3 kap. 24 § första stycket 2.

9 §

Som påpekas bl. a. i avsnitt 5.2.2.4 bär järnväg för närvarande inte något generellt ansvar för dröjsmål vid befordran av inskrivet resgods. Endast när dröjsmålet beror på att resgodset — på avsändningsstationen eller på omlastningsstation — inte sänts med rätt tåg eller att resgodset efter ankomsten till bestämmelsestationen inte i tid gjorts klart för utlämning, kan järnvägen göras ansvarig för dröjsmålet. Enligt lagförslaget skall däremot järnvägen mera allmänt svara för att befordran av inskrivet resgods sker utan dröjsmål. Regler härom har tagits upp i denna paragraf.

Av första stycket följer att järnvägen skall anses vara i dröjsmål, om den ej är redo att på den resandes begäran lämna ut inskrivet resgods vid tidpunkt då järnvägen skäligen hade bort hålla det tillgängligt för den resande. Någon alldeles exakt bestämning av den tidpunkt då dröjsmål på järnvägens sida tidigast kan vara för handen kan således inte göras enbart med hjälp av den föreslagna lagtexten. Som hjälpmedel för den skälighetsbedömning som därför

måste göras från fall till fall bör enligt utredningens mening den mall användas som beskrivs på s. 157. Enligt denna bör det normalt inte kunna vara fråga om dröjsmål förrän åtminstone två timmar har gått från den tidtabellsenliga ankomsttiden för den förbindelse med vilken resgodset rätteligen skulle ha befordrats. Även om den på detta — eller eventuellt något annat — sätt bestämda förseningsfristen löpt ut, kan dock enligt förslaget dröjsmålsansvar inte göras gällande för tiden innan den resande begär att få ut resgodset. En ytterligare förutsättning för att dröjsmålet skall få rättslig verkan är att det orsakat skada för den resande. Förslaget upptar således inte någon motsvarighet till den bestämmelse i CIV enligt vilken en resande, vars inskrivna resgods har lämnats ut för sent, har rätt till viss schablonersättning, även om han inte visar sig ha lidit någon skada på grund av dröjsmålet.[1] Bakgrunden till denna bestämmelse i CIV är uppenbarligen de svårigheter som ofta måste föreligga för de resande att visa förekomsten och storleken av en dröjsmålsskada. När utredningen inte anser sig behöva föreslå en motsvarande bestämmelse, är det under antagande att järnvägarna inte kommer att ställa mer än måttliga krav på bevisningen i fråga om dröjsmålsskador.

Järnvägens ansvarighet för dröjsmål med utlämningen av inskrivet resgods beskrivs i paragrafens första stycke som rent strikt. Emellertid modifieras ansvarigheten genom de ansvarsfrihetsgrunder som framgår av andra stycket. Det är här fråga om samma icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunder som gäller vid dröjsmål med utlämning av gods.

10 §

Denna paragraf innehåller regler om begränsning av den ersättning som järnväg kan vara skyldig att utge på grund av att inskrivet resgods gått förlorat, minskats eller skadats.

Som framgår av dess inledning är paragrafen inte tillämplig, om skadefallet inträffar medan järnvägen innehar resgodset för förvaring. Paragrafen är enligt vad som följer av 1 kap. 8 § inte heller tillämplig, om skadefallet framkallas med uppsåt eller av grov vårdslöshet av järnvägen eller av någon som järnvägen anlitar för järnvägsdriften.

För övriga ersättningsfall med anledning av förlust eller minskning av inskrivet resgods eller skada på sådant resgods skall enligt paragrafen gälla, att järnvägen för ett och samma kolli inte behöver betala högre ersättning än som motsvarar hälften av det basbelopp enligt lagen om allmän försäkring som gällde för januari månad det år den skadeorsakande händelsen inträffade. Inom denna ram skall ersättning utgå med det belopp till vilket skadan kan bestämmas med hjälp av allmänna regler för beräkning av skadestånd. Att flera resande berörs av att ett kolli gått förlorat, minskats eller skadats inverkar inte på maximiersättningens storlek. Oavsett antalet skadelidande gäller samma ersättningsgräns per kolli.

Den maximiersättning som skulle kunna utgå för ett resgodskolli enligt denna paragraf skulle för innevarande år bli ca 7 000 kronor. Med den konstruktion som begränsningsregeln föreslås få kan det förväntas att maximibeloppet automatiskt höjs en gång per år. Höjningen kommer enligt förslaget att ske samtidigt med motsvarande höjning av ersättningen för skada avseende personlig egendom och handresgods, som medförs av passagerare i spårfordon. I

[1] Se CIV art. 32 § 1.

de fall då ersättning skall utgå enligt förordningen (1976: 472) om statliga myndigheters tillämpning av trafikskadelagen, gäller vad nu sagts även ersättning för skada avseende personlig egendom som medförs av passagerare i motorfordon.

Enligt de bestämmelser om internationell järnvägstrafik som kan väntas träda i kraft omkring 1985 kan som inskrivet resgods också befordras motorfordon, t. ex. bilar, som åtföljs av förare. För närvarande tas fordon med högre vikt än 75 kg inte emot för befordran som inskrivet resgods i Sverige. Utredningen har inte ansett det vara aktuellt att i lagförslaget beakta möjligheten av att bilar, husvagnar och liknande fordon framdeles kommer att hänföras under begreppet inskrivet resgods. Den gräns för järnvägens ersättningsskyldighet som anges i denna paragraf är således inte avsedd att tillämpas på sådana fordon som nyss nämnts. För jämförelsens skull kan nämnas att det i internationell trafik inte torde bli tillåtet att sätta ersättningsmaximum vid skadefall rörande sådana fordon lägre än ca 20 000 kr.

Som nämnts vid behandlingen av reglerna om beräkning av ersättning för skada på befordrat gods har det länge rått delade meningar om hur ersättningen bör bestämmas när skada på godset har som enda orsak att befordringen har pågått för länge. I överensstämmelse med den lösning som frågan kommer att få såvitt gäller internationell befordran föreslår utredningen i 3 kap. 29 och 30 §§ uttryckliga bestämmelser om att sådan skada skall ersättas enligt reglerna för dröjsmål. Motsvarande fråga aktualiseras vid befordran av inskrivet resgods och kommer i den internationella regleringen att lösas 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 onödig åtskillnad mellan sådana fysiska skador som beror på för lång befordringstid och sådana som har annan orsak, hänför utredningen under denna paragraf alla former av fysisk skada på resgodset.

11 §

Har resande lidit skada genom att järnvägen inte i tid lämnat ut hans inskrivna resgods, har han under de förutsättningar som tidigare nämnts rätt till skadeersättning. Vad gäller storleken av denna ersättning har vissa bestämmelser tagits upp i denna paragraf.

Dessa bestämmelser berör inte grunderna för ersättningens beräkning. Vad som principiellt skall anses som ersättningsgill skada får således avgöras med hjälp av allmänna regler om beräkning av skadestånd. Ersättning kan således komma i fråga inte bara för att den resande på grund av dröjsmålet fått vidkännas kostnader eller gått miste om intäkter. Också skada av mera ideell natur, såsom när den resande tvingas avstå från fritidsverksamheter och nöjen, kan tänkas vara ersättningsgill. Av skäl som anges i avsnitt 5.2.2.5 föreslås emellertid en tämligen snäv ram för ersättningens storlek. Högre ersättning än 100 kr per dygn skall järnvägen enligt förslaget inte vara skyldig att betala, om inte dröjsmålet orsakats med uppsåt eller av grov vårdslöshet från järnvägens sida. I sådant fall får begränsningsreglerna i denna paragraf till följd av undantagsbestämmelsen i 1 kap. 8 § inte någon verkan.

I motsats till den i 10 § föreslagna maximeringen av ersättningen för förlust, minskning eller skada avses maximeringen av dröjsmålsersättningen inte gälla per kolli utan per resande. Har flera resande på gemensam färdbiljett, t. ex. medlemmarna i en familj, lidit skada genom att deras gemensamma resgods 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 behöver betala högre dröjsmålsersättning än 1 000 kr för resgods som omfattas av samma resgodsbevis.

För närvarande utgår ersättning för dröjsmål bara till den del dröjsmålet inte överstiger tre dygn. Någon motsvarande tidsmässig begränsning förekommer inte i förslaget. I princip får således enligt detta 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 tjänar emellertid som spärr också mot en mindre önskvärd uttänjning av dröjsmålsansvaret i tiden.

När ersättning skall utgå såväl för minskning eller skada som för dröjsmål föreslås i 3 kap. 30 § i fråga om gods, att järnvägen i sammanlagd ersättning inte skall behöva betala mera än den skulle ha fått göra, om det hade gällt att betala ersättning för förlust av godset. En motsvarande spärr mot kumulering av ersättning för transportskada och dröjsmålsskada gäller enligt järnvägstrafikstadgan också vid befordran av inskrivet resgods. Det praktiska behovet av denna reglering förefaller emellertid vara mycket ringa. Under 1977 betalade SJ ersättning för dröjsmål med befordran av inskrivet resgods i sammanlagt 23 fall med totalt 6 044 kr. Det är inte känt om kumuleringsregeln har tillämpats i något fall, och med hänsyn till de obetydliga belopp som dröjsmålsersättningen vid befordran av inskrivet resgods utgör kan det faktiska användningsområdet för en sådan regel knappast tänkas rättfärdiga någon komplicering av lagtexten. I förslaget har därför någon inskränkning av möjligheten att kumulera ersättning för dröjsmål med ersättning för minskning eller skada inte tagits upp i detta sammanhang.

Att ersättning för dröjsmål inte kan utgå i fall då resgodset ersätts som förlorat synes däremot följa av att dröjsmål definitionsmässigt inte kan vara för handen om utlämning av resgodset faktiskt är eller får fingeras vara utesluten.[1] Tillämpning av detta synsätt skulle kunna medföra att den som tror sitt resgods vara fördröjt men sedermera får erfara att det gått förlorat blir sämre behandlad i ersättningshänseende än den som får ut sitt resgods fördröjt och skadat. Den förre skulle nämligen högst kunna få ersättning motsvarande ett halvt basbelopp medan den senare därutöver skulle kunna få ersättning för dröjsmål. Olikheten i behandlingen av dessa båda ganska likartade ersättningsfall har emellertid knappast mer än teoretiskt intresse. Jämfört med den ”orättvisa” som ligger i den inom transporträtten allmänt accepterade principen att samma ersättningsmaximum gäller oavsett om skadan är liten eller stor förefaller den nu berörda inadvertensen vara försumbar.

12 §

Om dröjsmål med utlämningen av befordrad egendom blir långvarigt, aktualiseras frågan om inte det faktiska förhållandet är att egendomen har gått för-

[1] Jfr Nánássy s. 631.

lorad. När det gäller befordran av inskrivet resgods är befordringstiderna korta, och avsaknaden av det fördröjda resgodset innebär ofta en påtaglig olägenhet. Det finns därför anledning att redan efter relativt kort tid likställa pågående dröjsmål med bevislig förlust, när det gäller beräkning av ersättning för uppkommen skada.

I första stycket av denna paragraf föreslås därför en regel av innebörd att förlust av inskrivet resgods får fingeras, om järnvägen är i dröjsmål med utlämningen ännu vid utgången av fjärde dagen efter den dag då resgodset hade bort ankomma till bestämmelsestationen. En sådan fiktion kan emellertid komma till stånd bara om den resande önskar det. Järnvägen kan således inte befria sig från skyldigheten att slutföra befordringen genom att mot den resandes vilja betala ersättning för fingerad förlust av resgodset. På den resandes begäran får emellertid resgodset under angivna förutsättningar 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. Att resgodset skall betraktas som förlorat innebär självfallet inte utan vidare att järnvägen är skyldig att utge ersättning för förlusten. Frågan om järnvägens ansvarighet för fingerad förlust skall prövas enligt samma regler som gäller för verklig förlust. Rätt till ersättning för förlust av resgodset föreligger således inte, t. ex. om det långvariga dröjsmålet visas bero på en naturhändelse som har karaktär av force majeure.

Att den resande uppbär ersättning som om resgodset hade gått förlorat, bör inte ovillkorligen anses innebära att han avstår från rätten att få det utlämnat till sig, om detta senare visar sig vara möjligt. Vill han bevara denna rätt, måste han emellertid enligt förslaget vidta motsvarande åtgärder som i fråga om godsbefordran anges i 3 kap. 27 § andra och tredje styckena. Om den resande, fastän han uppbär förlustersättning, önskar vidmakthålla sin rätt till resgodset, skall han således när han tar emot ersättningen, uttryckligen begära att järnvägen underrättar honom i händelse resgodset skulle komma till rätta. Har sådan begäran framställts, är järnvägen skyldig att följa den. Försummar järnvägen underrättelseskyldigheten och leder detta till att resgodset slutligt går förlorat för den resande, bör denne kunna kräva ersättning för förlusten enligt allmänna skadeståndsregler, vilket innebär att ersättning kan erhållas också för den del av skadan som överstiger det i 10 § angivna maximibeloppet. 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 återbetalning av förlustersättningen. Väljer han det senare alternativet, kan han i förekommande fall göra anspråk på ersättning för dröjsmål och för minskning eller skada.

Om resande som har mottagit ersättning för fingerad 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 inte längre hävdar några sakrättsliga anspråk på resgodset. Som framgår av hänvisningen till 3 kap. 27 § fjärde stycket föreslås järnvägen i sådant fall få 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 skyldighet 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. Emellertid skulle en reglering som innebär att järnvägen efter en kort tid skulle gentemot envar kunna hävda all rätt till resgodset inte sällan kunna leda till stötande resultat. Utredningen anser därför att järnvägens möjligheter att på nu berörda sätt förvärva förfoganderätten till resgodset — i likhet med vad som föreslås när det gäller gods — bör begränsas att gälla 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 i denna situation 7 § kunna anses analogt tillämplig. Tredje man skulle då ha möjlighet att inom sex månader göra anspråk på själva egendomen och inom ytterligare två år göra anspråk på överskott från försäljning av egendomen. Liksom godtroende förvärvare i princip har rätt till lösen om den förvärvade egendomen vindiceras, bör järnvägen gentemot tredje mans krav kunna göra gällande rätt till gottgörelse för den ersättning som har utgått med anledning av den fingerade förlusten.

Har den resande inte fått ersättning för fingerad förlust av inskrivet resgods, får han anses vara bibehållen vid sin rätt att få befordringen genomförd och resgodset utlämnat till sig. Om resgodset kommer till rätta, får järnvägen anses skyldig att tillvarata den resandes rätt till resgodset i enlighet med föreskrifterna i 5—7 §§. Enligt normalvillkoren art. 36 får järnvägen, oavsett om förlustersättning har utgått eller ej, fritt förfoga över resgods som kommit till rätta först mer än ett år efter det att det begärdes eller hade kunnat begäras utlämnat. Genomförs utredningens förslag, bör en sådan klausul kunna göras gällande mot den resande bara i de fall som innefattas av hänvisningen till 3 kap. 27 § fjärde stycket.

13 §

Järnvägens ansvarighet för transportskada eller dröjsmål vid befordran av inskrivet resgods är såväl enligt förslaget som enligt nuvarande ordning i princip rent strikt. Som stöd för ersättningskrav från den resandes sida behöver därför inte förebringas annan utredning än som visar att skadan måste ha orsakats under befordringen. Vill järnvägen freda sig mot kravet, måste den å sin sida visa att skadan har orsakats av en omständighet som utgör ansvarsfrihetsgrund. Möjligheterna att utreda hur skadan har orsakats går emellertid i allmänhet om intet, 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 skada som utgör grund för ersättningskrav har inträffat.

I enlighet härmed görs genom denna paragraf resandes rätt till talan om ersättning för att inskrivet resgods har minskats, skadats 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 föreslås bli bibehållen. I denna paragraf föreskrivs därför att de för godsbefordran avsedda reklamationsreglerna i 3 kap. 31 § skall ha motsvarande tillämpning på inskrivet resgods. Detta innebär att något exakt mått på rekla-

mationsfristens längd inte anges. Denna frist bestäms i stället så, att den resande måste lämna underrättelse om ersättningsfallet utan oskäligt uppehåll. Med detta mera flexibla sätt att ange reklamationsfristens längd bör det kunna undvikas, att resande förlorar sin talerätt enbart genom att han på grund av speciella omständigheter inte hinner lämna underrättelse om ersättningsfallet inom den enhetligt fastställda tid som för närvarande gäller för skadetypen i fråga. I allmänhet bör emellertid enligt utredningens mening nu gällande reklamationsfrister tjäna som riktmärken när det gäller att avgöra om reklamation skett utan oskäligt uppehåll. Sålunda bör reklamation som avser minskning eller skada, som var synlig när resgodset lämnades ut, inte utan särskilda skäl godtagas, om reklamationen sker senare än i samband med utlämningen. Vidare bör reklamation med anledning av minskning eller skada som ej var synlig utvändigt när resgodset lämnades ut i regel inte tillerkännas någon verkan, om den sker mer än tio dagar efter utlämningen. Denna tidsfrist bör också gälla för reklamation med anledning av dröjsmål, om inte särskilda omständigheter föranleder annat.

Av hänvisningen till 3 kap. 31 § följer också, att den resande inte behöver reklamera, om han kan bevisa att skadefallet har framkallats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet från järnvägens sida.

## 5 KAP.

### 1 §

Spårtrafikföretagens skyldighet att ersätta personskada som uppkommer till följd av spårdriften baseras för närvarande på två skilda ansvarsgrunder. Om skada tillfogas resande som ett spårtrafikföretag befordrar, svarar företaget enligt 1976 års lag för skadan på objektiv grund, medan spårtrafikföretagens ansvarighet för andra personskador enligt 1886 års lag eller SkL bara omfattar vållande av företaget självt eller av dess anställda eller övriga medhjälpare. Enligt utredningens förslag ersätts detta tvådelade järnvägsansvar av ett i princip enhetligt spårdriftsansvar på objektiv grund. Av skäl som anges i avsnitt 3.2 har utredningen emellertid funnit det lämpligt att i den föreslagna järnvägstrafiklagen behandla personskador som tillfogas resande i omedelbart samband med resan och övriga personskador i skilda kapitel.

Detta kapitel inleds därför av en bestämmelse som innefattar huvudregeln om spårtrafikföretags ansvarighet för personskada som uppkommer till följd av spårdriften i annat fall än som anges på annat ställe i lagen. Under detta kapitel kommer därmed att falla alla personskador till följd av spårdrift utom skador som tillfogas resande medan de uppehåller sig i spårfordon eller håller på att stiga på eller stiga av sådant fordon. Sådana resandeskador omfattas av 2 kap. 1 §. Övriga personskador till följd av spårdrift, såsom skador som tillfogas vägtrafikanter, spårtrafikpersonalen eller resande som stigit av spårfordon eller ännu inte stigit på, är avsedda att hänföras under 5 kap. 1 §. Huruvida en skada skall anses falla under denna paragraf eller under 2 kap. 1 § torde sällan kunna ge anledning till tvekan. Skulle så någon gång ändå bli fallet, kan det knappast bli frågan om annat än ett problem av enbart formell natur. Enligt huvudregeln i första stycket av denna paragraf skall nämligen järnvägens ansvarighet också i situationer som omfattas av denna regel bestämmas enligt de grunder som anges i 2 kap. 1 §.

I något fall, t. ex. om en person som färdats med tåg skadas i samband med att han stiger av detta på en plats där det inte finns någon perrong, skulle omständigheterna dock kunna tänkas vara sådana att både 2 och 5 kap. kan förefalla tillämpliga. För ett sådant skadefall skulle det kunna bli av praktisk betydelse, om det hänförs under 2 kap. eller 5 kap. Anses 5 kap. tillämpligt kan nämligen järnvägens objektiva ansvarighet falla bort enligt andra stycket av denna paragraf. I detta stycke anges två persongrupper gentemot vilka det objektiva spårdriftsansvaret inte gäller. Den ena gruppen utgörs av personer som obehörigen uppehåller sig inom sådan del av järnvägs spårområde som inte är upplåten för allmänheten. Till denna grupp räknas personer som utan giltigt skäl beträder spårområdet på andra ställen än där det korsas av väg eller där beträdande eljest är tillåtet enligt vad som framgår av skyltar eller av att anordningar vidtagits för att underlätta passage av spåren t. ex. genom utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markytan eller uppsättande av gångfållor. Den föreslagna lagtexten hänför sig i detta sammanhang enbart till järnvägs spårområde. Enligt 1 kap. 1 § skall emellertid vad som föreskrivs om järnväg i 5 kap. ha motsvarande tillämpning på tunnelbana och spårväg. Därav får anses följa inte bara att också dessa trafikmedel i princip åläggs ett rent strikt skadeståndsansvar även gentemot andra än resande utan också att undantag från detta ansvar görs i fråga om sådana spårsträckor som inte kan betraktas som tillgängliga för andra former av trafik. I enlighet härmed får det antas bli relativt sällsynt att det strikta ansvaret för skador som vid trafik med tunnelbana tillfogas utomstående personer kommer till praktisk användning på andra sträckor än inom stationsområde. Likaså får det antas att utrymmet för tillämpning av det rent strikta ansvaret blir ganska begränsat när det gäller sådan spårvägstrafik som äger rum på avskild banvall. Det undantag från den rent strikta ansvarigheten som anges under punkten 1 i detta stycke kan däremot inte anses gälla spårvägstrafik som utförs på sådan del av gata som inte alls eller endast genom mindre omfattande anordningar är avskild från gatan i övrigt.

Den andra persongrupp, gentemot vilken det rent strikta spårdriftsansvaret inte föreslås gälla, utgörs av förare och passagerare i motordrivna fordon som är i trafik. Skadas sådana personer vid sammanstötning med spårfordon, har de på objektiv grund rätt till trafikskadeersättning enligt trafikskadelagen (1975:1410). Ett ytterligare skydd för dessa personer i form av rätt till skadestånd på objektiv grund av den för spårfordonet ansvarige är inte påkallat och skulle, som framgår av avsnitt 6.2.3.5, leda till svårigheter när det gäller att avgöra vilket av de båda ersättningssystemen som slutligen bör belastas med kostnaden för skadeersättningen. Också det undantag från det rent strikta spårdriftsansvaret som med anledning härav har tagits upp under punkten 2 i detta stycke anses gälla inte bara järnväg utan också tunnelbana och spårväg. I fråga om tunnelbana får undantaget dock antas sakna egentlig betydelse, medan det däremot ofta kommer att få tillämpning på järnvägs- och spårvägstrafik.

Även mot de persongrupper som enligt det sagda inte generellt omfattas av det rent strikta spårdriftsansvaret kommer emellertid spårtrafikföretagen enligt förslaget att bära strängare ansvar än för närvarande. Enligt andra stycket skall nämligen spårtrafikföretag svara för där angivna skador inte bara som nu när skadan har förorsakats av vållande på företagets sida utan också när

skadan — utan att detta kan läggas företaget till last som vållande — har orsakats av bristfällighet i anordning av betydelse för spårdriften. För den tillfredsställande beskaffenheten av vägbommar, varningssignaler, stängsel, skyltar och liknande anordningar avses således spårtrafikföretagen gentemot envar bära ett rent strikt ansvar i händelse av personskada.

I paragrafen berörs inte frågan vilken bevisning den skadelidande har att förebringa till stöd för skadeståndskrav. Det torde emellertid utan vidare vara klart att skadelidande, som grundar sitt krav på paragrafens första stycke, inte behöver bevisa annat än skadans omfattning och att skadan har uppkommit till följd av spårdriften. Blir det klarlagt att skadan är en följd av spårdriften, ankommer det på spårtrafikföretaget, om det vill freda sig från ansvar, att bevisa att skadan har orsakats av en sådan omständighet som enligt 2 kap. 1 § andra stycket inte omfattas av spårdriftsansvaret. Att sådana omständigheter, t. ex. oväntade naturhändelser, skulle leda till att personer utanför spårfordonen kommer till skada genom spårdriften, ter sig emellertid mot bakgrund av hittillsvarande erfarenhet som en tämligen avlägsen risk. Något större skulle risken kunna tänkas vara att någon av spårtrafikföretagets personal kunde komma till skada till följd av omständighet för vilken företaget enligt det sagda inte bär skadeståndsansvar. De anställdas ekonomiska skydd tillgodoses emellertid i sådant fall genom trygghetsförsäkring.

När den skadelidande inte kan grunda sitt ersättningskrav på huvudregeln i paragrafens första stycke, måste han utöver skadans storlek och samband med spårdriften bevisa, att skadan har orsakats genom vållande på spårtrafikföretagets sida eller genom bristfällighet i anordning av betydelse för spårdriften.

Som framgår av 3 § i detta kapitel föreslås reglerna i skadeståndslagen (1972: 207) om jämkning av skadestånd bli tillämpliga också på sådant skadestånd för personskada som skall utgå enligt kapitlet.

2 §

På motsvarande sätt som 1 § ger regler för spårtrafikföretags ansvarighet för personskada till följd av spårdriften i andra fall än som avses i 2 kap., innehåller 2 § regler om ansvarigheten för sådana av spårdriften orsakade sakskador som inte behandlas annorstädes i lagförslaget. I denna paragraf regleras således spårdriftsansvaret med avseende på all egendom utom sådan som resande har med sig under befordran eller under på- eller avstigning eller som spårtrafikföretaget innehar med anledning av befordran eller för förvaring i anslutning till befordringsavtal. Paragrafen är med andra ord tillämplig på varje sakskada till följd av spårdrift som inte kan hänföras under 2 kap. 2 eller 3 §, 3 kap. 22 § eller 4 kap. 8 §.

För sakskada som faller under denna paragraf svarar spårtrafikföretag enligt huvudregeln i paragrafens första stycke enligt samma grunder som gäller när resande skadas medan han uppehåller sig i spårfordon eller stiger på eller av sådant fordon. Detta innebär att företaget i princip har ett rent strikt ansvar med undantag för force majeure.

Från den grundläggande ansvarsregeln i första stycket görs genom andra stycket två undantag. Dessa motsvarar i huvudsak de undantag från det rent strikta ansvaret för personskada vilka föreslås gälla enligt 1 §. Således föreslås

det stränga spårdriftsansvaret inte bli tillämpligt när det gäller skada på egendom som utan att spårtrafikföretaget tillåtit det kommit att befinna sig inom sådan del av spårområdet som inte är upplåten för allmänheten. Den bestämmelse härom som föreslås i andra stycket under punkten 1 får emellertid sin räckvidd begränsad av tredje stycket. I detta stycke föreslås nämligen att rent strikt ansvar liksom hittills i regel skall gälla vid skada på nötkreatur, häst eller ren. Bl. a. på grund härav kan det sammanlagda beloppet av de skador som kan hänföras under undantagsbestämmelsen under punkten 1 antas komma att bli tämligen lågt.

Desto större ekonomisk betydelse får tillmätas undantagsbestämmelsen under punkten 2. Enligt denna skall det stränga spårdriftsansvaret inte gälla skada som till följd av spårdrift uppkommer på motordrivet fordon i trafik eller egendom som befordras med sådant fordon. Skälen härför redovisas i avsnitt 6.2.3.5.

När sakskada inträffar på egendom som avses i de båda nämnda undantagsbestämmelserna ersätts det stränga spårdriftsansvaret av den lindrigare ansvarsform vars tillämpning på personskada beskrivits i föregående paragraf. I sådant fall svarar således spårtrafikföretaget bara om vållande på dess sida har orsakat skadan eller om denna har uppkommit till följd av bristfällighet i anordning av betydelse för spårdriften.

Som nämnts föreslås det stränga spårdriftsansvaret bli tillämpligt även på vissa sakskador som inträffar inom sådan del av spårområdet som ej är upplåten för allmänheten. Detta gäller under de betingelser som anges i tredje stycket av denna paragraf skador på nötkreatur, häst eller ren. Stycket återger i förenklad form huvudinnehållet i 6 § andra och tredje styckena 1886 års lag.

3 §

Särskilda regler om hur skadestånd skall bestämmas finns på åtskilliga ställen i lagförslaget. Sålunda anges i 3 kap. en speciell metod för beräkning av skadestånd med anledning av att gods gått förlorat, minskats eller skadats. Bestämmelser om begränsning av skadeståndets storlek finns i vart och ett av 2, 3 och 4 kap. För skadestånd som åläggs spårtrafikföretag enligt 5 kap. avses däremot inte några sådana beräknings- eller begränsningsregler gälla. Sådant skadestånd bör i stället fastställas i enlighet med gängse principer för bestämmande av skadestånd. För att klargöra detta har i inledningen till denna paragraf tagits upp en uttrycklig hänvisning till reglerna om skadeståndets bestämmande i 5 kap. skadeståndslagen (1972: 207).

I anslutning härtill lämnas också en hänvisning till 6 kap. 1—3 §§ skadeståndslagen. Härigenom klargörs att sådant skadestånd för personskada som kan åläggas enligt detta kapitel 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 eller, när någon skadats till döds, av den som dödats. Jämkning kan också äga rum när den skadelidande har medverkat till skadan genom grov vårdslöshet. Även enkel vårdslöshet kan i ett specialfall föranleda jämkning, nämligen när förare av motordrivet fordon vårdslöst medverkat till skadan och därvid också gjort sig skyldig till trafikonykterhet.

I fråga om sakskada innebär hänvisningen till skadeståndslagens jämk-

ningsregler, att jämkning i allmänhet skall kunna äga rum, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Från denna huvudregel skall emellertid, som framgår av vad som föreslås i första styckets senare del, undantag göras när skadeståndet avser sådan ersättning för skada på nötkreatur, häst eller ren som skall utgå enligt 2 § tredje stycket. Enligt gällande regler synes nämligen i motsvarande fall medverkan på den skadelidandes sida inte kunna påverka järnvägens skadeståndsskyldighet utom när den som hade att ta vård om djuren vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen. Som utvecklats i avsnitt 6.2.3.4 bör djurägarnas rättsställning i detta hänseende inte försämras genom den nya lagstiftningen. Förslaget upptar därför, som nämnts, en regel som för angivna fall inskränker tillämpligheten av de allmänna reglerna om jämkning av skadestånd för sakskada till sådana situationer i vilka ett uppsåtligt eller grovt vårdslöst förfarande på den skadelidandes sida har medverkat till skadans uppkomst.

Paragrafens hänvisning till skadeståndslagen omfattar också bestämmelserna i dennas 6 kap. 2 § om jämkning av skadestånd som är oskäligt betungande med hänsyn till den skadeståndsskyldiges ekonomiska förhållanden. Nämnda lagrum är däremot uteslutet i den hänvisning till skadeståndslagen som finns i 8 § 1976 års lag och som i utredningens förslag är upptagen i 2 kap. 4 §. Denna olikhet får inte uppfattas som uttryck för tanken att det skulle finnas anledning att i fråga om tillämpningen av denna jämkningsgrund göra skillnad mellan skadestånd i och utom kontraktsförhållanden. När det gäller egentliga spårtrafikföretag anser utredningen att det inte heller i fråga om skadestånd enligt 5 kap. bör finnas något utrymme för jämkning av ekonomiska skäl. Som framgår av avsnitt 2.4.1 avses emellertid också andra innehavare av spåranläggningar än egentliga spårtrafikföretag bära spårdriftsansvar enligt detta kapitel. Detta kan gälla t. ex. innehavaren av ett industrispår. Om en sådan person med stöd av skadeståndslagen 6 kap. 2 § kan uppnå jämkning av skadeståndsskyldighet som han ådrar sig i andra moment av sin verksamhet, skulle det te sig egendomligt om denna möjlighet skulle vara utesluten när det gäller skada till följd av driften på spåranläggningen.

Hänvisningen till skadeståndslagen 6 kap. 2 § gäller som framgår av den föreslagna lagtexten bara "skadestånd enligt detta kapitel". Gentemot resandes skadeståndskrav enligt förslagets 2 kap. bör som nämnts den nu behandlade jämkningsgrunden inte kunna åberopas. Det samma 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 föreslås i åtskilliga fall innebär ju att faran av en oskäligt betungande skadeståndsskyldighet beaktas generellt, och hänsyn till denna fara skall naturligtvis inte dessutom tas i det konkreta fallet. I den mån skadestånd enligt 3 eller 4 kap. skall fastställas enligt allmänna regler för bestämmande av skadestånd, kan det emellertid göras gällande att också reglerna om jämkning på ekonomiska grunder skall komma i betraktande. Utredningen betraktar en tillämpning av skadeståndslagen 6 kap. 2 § i sådana fall som en mycket avlägsen möjlighet men har inte avsett att uppställa några formella hinder mot att jämkningsregeln tillgrips i extremfall.

Om två eller flera rättssubjekt befinns vara ansvariga enligt detta kapitel för samma skada, följer av hänvisningen till skadeståndslagen 6 kap. 3 § att de solidariskt svarar för det skadestånd som skadan föranleder. I praktiken torde

denna bestämmelse få tämligen liten användning. Som framgår av avsnitt 2.4.1 kan enligt förslaget spårdriftsansvar göras gällande endast mot den som är innehavare av den spåranläggning på vilken skadan har inträffat. 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 skadehändelsen tilldrar sig på bana som innehas av flera gemensamt. I sådant fall kan emellertid enligt förslaget, till skillnad från vad som gäller enligt 8 § 1886 års lag, envar av innehavarna avkrävas 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 nämnts innebär hänvisningen till skadeståndslagen 6 kap. 1 § bl. a. att skadestånd, som spårtrafikföretag har att utge för sakskada på motordrivet fordon i trafik eller på egendom som befordras med sådant fordon, kan jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Enligt utredningens förslag skall emellertid ersättningsskyldighet för motorfordonssidan inträda inte enbart när skadan kan tillskrivas vållande i samband med förandet av motorfordonet utan också när skadan beror på bristfällighet på fordonet. I fråga om sakskada finns det anledning att upprätthålla principen att de omständigheter som utgör grund för den egna sidans ersättningsskyldighet också skall kunna föranleda jämkning av ersättning som motsidan har att utge. Utredningen föreslår därför i andra stycket en föreskrift av innebörd, att skadestånd som spårtrafikföretag enligt 2 § ådrar sig för sakskada på motordrivet fordon som är i trafik eller på egendom som befordras med sådant fordon får jämkas inte bara i det i första stycket avsedda fallet, att vållande på motorfordonssidan har medverkat till skadan, utan också när bristfällighet på det motordrivna fordonet har varit en bidragande orsak till skadan.

## 6 KAP.

### 1 §

Första stycket av denna paragraf innehåller ett förbud för allmänheten att utan tillstånd beträda vissa delar av järnvägs område. Förbudet har i gällande rätt sin motsvarighet i 100 § järnvägstrafikstadgan. I sin nuvarande utformning avser förbudet järnvägsområdet i dess helhet, frånsett de delar som järnvägen upplåtit för beträdande av allmänheten. Enligt förslaget inskränks emellertid förbudet till att gälla enbart spårområde. I den mån järnvägen behöver rättsligt skydd mot beträdande av andra delar av järnvägsområdet, t. ex. för att hindra obehöriga att vistas på upplagsplatser, i byggnader eller vid liknande anläggningar, synes detta behov ha blivit tillgodosett genom bestämmelserna i brottsbalken 4 kap. 6 § om olaga intrång.

Med den utformning förbudet att beträda järnvägsområde för närvarande har framgår det inte närmare vilka delar av området som är förbjudna resp. tillåtna för beträdande. Också på denna punkt innebär förslaget en avvikelse från vad som nu gäller. I första stycket av denna paragraf återfinns nämligen en beskrivning av de anordningar vilkas förhandenvaro på en viss plats skall

anses medföra, att det på den platsen gäller undantag från det i princip generella förbudet att beträda spårområdet. Med spårområde menar utredningen den del av markytan över vilken spårfordonen passerar och det utrymme på bägge sidor därav som enligt vad som framgår av utrymmets beskaffenhet, avspärrningsanordningar eller andra inrättningar har avsatts i syfte att tjäna säkerheten i spårdriften. De delar av spårområdet som är tillåtna att beträda är sådana som också är upplåtna för korsande trafik. Det föreligger i allmänhet inga svårigheter att avgöra var det är tillåtet att korsa spårområdet. Detta framgår i allmänhet av de anordningar som vidtagits för att möjliggöra eller underlätta för den korsande trafiken att passera spåren, t. ex. genom att spårområdet försetts med vägbeläggning, belagts med betongplattor eller utrustats med en gångbana av trä, s. k. plankvandring. I avsaknad av sådana anordningar kan tillåtelse att beträda spårområdet undantagsvis lämnas genom skyltar. Att stängsel avlägsnats på en viss plats kan däremot inte utan vidare uppfattas som tillåtelse att där beträda spårområdet. Underlåtenhet att vidmakthålla avspärrning som järnväg kan anses skyldig att svara för avses emellertid som framgår av 5 kap. kunna medföra att järnvägen får bära ansvar oberoende av vållande även inom den del av spårområdet som inte får beträdas av allmänheten.[1]

Enligt andra stycket kan överträdelse av förbudet i första stycket straffas med böter ej över femhundra kronor. Straffsatsen är den samma som gäller för närvarande. Förslaget förutsätter att straffet för obehörigt beträdande av spårområde inte skall utdömas om beträdandet faller under något strängare straffbud i annan lag eller författning. Detta skulle kunna bli fallet om det obehöriga beträdandet skulle bedömas som olaga intrång, något som under vissa omständigheter torde vara möjligt. Vidare kan tänkas att överträdelse av det nämnda förbudet också innefattar vårdslöshet i trafik.

Avgränsningen mellan det spårområde som får beträdas och det som inte får beträdas bör enligt utredningens mening vara fast. Att område, som eljest får beträdas, tillfälligt avspärras t. ex. genom att vägbommar fälls, bör således inte anses medföra att området anses förbjudet att beträda i den mening som avses i denna paragraf. Förbud att under nu angivna 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 femhundra kronor, således samma påföljd som föreslås för obehörigt beträdande av spårområde.

I fråga om allmänhetens rätt att beträda område som används för tunnelbanetrafik har särskilda bestämmelser lämnats i ordningsstadga för tunnelbane- och spårvägstrafiken i Stockholms län.[2] Enligt denna stadga får trafikant inte beträda tunnelbanans spårområde eller annat område inom tunnelbanan som ej är upplåtet för allmänheten (14 §). Överträdelse av detta förbud kan medföra ansvar enligt 28 § allmänna ordningsstadgan (1956: 617). Detta innebär att straffet för obehörigt beträdande av spårområdet i allmänhet skall utgöra böter, högst femhundra kronor. I särskilda fall kan högre bötesstraff utdömas. Straff kan också ådömas vårdnadshavare, om barn under 15 år obehörigen beträtt spårområdet och vårdnadshavaren inte gjort vad på honom ankommit för att förhindra detta. Nämnda straffbestämmelser kan enligt 22 § ordningsstadgan för tunnelbane- och spårvägstrafiken i Stockholms län tillämpas också vid obehörigt beträdande av spårområde som tillhör spårväg

[1] Jfr lagen (1945: 119) om stängselskyldighet för järnväg m. m.

[2] Stockholms läns allmänna kungörelser nr 405/1973.

som omfattas av stadgan. Förbud att beträda sådant spårområde gäller när området utgörs av särskild banvall. Undantag görs dock för särskilt anordnade övergångsställen över spårvägsspår.

Med hänsyn till den redan befintliga regleringen föreslås denna paragraf, liksom 6 kap. i övrigt, inte bli tillämplig på tunnelbana. Detta framgår av 1 kap. 1 §. Enligt detta lagrum görs 6 kap. inte heller tillämpligt på spårväg.

2 §

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. De åsyftade särskilda bestämmelserna återfinns vad angår upprätthållandet av ordning och säkerhet numera i lagen (1975: 89) om ordning och säkerhet inom järnvägsområde. I stället för att bibehålla tekniken med hänvisning till denna lag är det enligt utredningens mening lämpligt att återge dess innehåll inom ramen för den föreslagna järnvägstrafiklagen. I förslaget har därför de båda paragraferna i nämnda lag efter huvudsakligen redaktionella justeringar tagits upp som 2 och 3 §§ i 6 kap. Genom denna paragraf som motsvarar 1 § i 1975 års lag, utrustas tjänsteman i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg med vissa befogenheter att ingripa mot den som stör ordningen eller äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Enligt förslaget vidgas det nuvarande utrymmet för ingripanden något genom att den som utan lov uppehåller sig inom spårområde, som inte får beträdas av allmänheten, får avvisas eller omhändertas, även om han inte kan anses störa ordningen eller omedelbart äventyra säkerheten. Vid fullgörande av sin uppgift åtnjuter tjänstemannen det skydd som enligt brottsbalken 17 kap. 1, 2 och 4 §§ är förenat med myndighetsutövning. Detta följer av lagen (1975: 688) om skydd för viss tjänsteutövning. Paragrafens innehåll torde i övrigt inte fordra några kommentarer.[1]

3 §

Denna paragraf reglerar de medel som får användas för upprätthållande av ordning och säkerhet. Framför allt gäller regleringen i vilken utsträckning våld får tillgripas. I stort sett återger paragrafen innehållet i 2 § i 1975 års lag om ordning och säkerhet.

Paragrafens första stycke utgörs av nästan ordagrant samma text som för närvarande bildar 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 utredningen dock ansett en avvikelse vara befogad. Enligt nuvarande lydelse får endast det våld användas som *kan* leda till avsett resultat. Med en strikt tolkning av texten skulle det vara omöjligt att använda ett visst våldsmedel så länge det framstår som visserligen ytterst osannolikt men ändå inte helt uteslutet, att målet skulle kunna uppnås med ett lindrigare våld. Den av utredningen föreslagna texten har anpassats till det mera realistiska kravet, att våldet skall begränsas till vad som

[1] Jfr prop. 1975: 8 s. 77.

i den föreliggande situationen får bedömas vara nödvändigt för att uppnå det avsedda resultatet. I samband härmed har också en redaktionell justering gjorts.

Som ett tredje stycke upptar 2 § 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 den handlar om att tjänstemannen skall sörja för den vård som behövs, kan bestämmelsen knappast sägas innehålla något utöver vad som framstår som självklart. Vad åter gäller skyldighet för tjänsteman att rapportera det inträffade, torde sådan skyldighet inte behöva föreskrivas i lag. Någon motsvarighet till den citerade bestämmelsen finns inte i den nyssnämnda lagen om ordningsvakter. Enligt utredningens mening kan en sådan bestämmelse utan olägenhet undvaras också i järnvägstrafiklagen och har därför inte tagits upp i förslaget.

4 §

I denna paragraf har utredningen sammanfört bestämmelser om järnvägs rätt att undersöka egendom som befordras eller avses bli befordrad av järnvägen. Paragrafen motsvarar i huvudsak de föreskrifter i ämnet som finns i järnvägstrafikstadgan 12, 18 och 36 §§.

Den undersökningsrätt som avses i första stycket är närmast av offentligrättslig natur. Befogenheten att företa undersökning av egendom enligt detta stycke kan ses som en parallell till befogenheten enligt 2 § att ingripa mot person. Syftet med regleringen i detta stycke, liksom ett av syftena med regleringen i 2 §, är att ge järnvägen möjlighet att avvärja ett hot mot säkerheten i järnvägsdriften. Medan det i 2 § 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 tillräckliga skäl för sådan misstanke, får undersökningsrätten utövas både i fråga om resgodskolli och godssändning. Med resgodskolli menas såväl handresgods som inskrivet resgods.

Även när resgods eller gods inte kan misstänkas innehålla något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften, bör järnväg 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 annat skäl än att egendomen kan hota säkerheten i järnvägsdriften 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. Vad gäller 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 för frågan om godset med hänsyn till egenskaper, tillstånd, värde m. m. motsvarar de uppgifter om godset som har lämnats järnvägen och lagts till grund för utformningen av dess befordringsåtagande.

Den rätt som enligt det sagda bör tillkomma järnväg 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 undersökning mot trafikanternas intresse av att inte oförskyllt bli utsatta för det ingrepp i den personliga integriteten som en undersökning kan innebära, i synnerhet när det gäller resgods. I förslaget har denna avvägning gjorts så, att järnvägens undersökningsrätt har inskränkts till fall i vilka det med fog kan antas att egendomens verkliga innehåll avviker från vad järnvägen ägt förutsätta när befordringsåtagandet gjordes. Detta innebär att undersökning får göras om någon faktisk omständighet tyder på att handresgods innehåller något som resande inte får medföra i järnvägsfordon, att inskrivet resgods innehåller något som järnvägen har förklarat att den inte åtar sig att befordra som sådant eller att innehållet i godssändning inte stämmer överens med de uppgifter om detta som avsändaren har lämnat. Stickprovskontroller som baseras på ett helt slumpmässigt urval bör 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 blir att betrakta som överenskommet mellan parterna. Utredningen förutsätter att enskildheterna i undersökningsförfarandet också i fortsättningen på ett tillfredsställande sätt skall kunna regleras avtalsvägen. I förslaget har därför proceduren vid undersökningen inte berörts i annan mån än att vissa principer för denna har fastslagits i tredje stycket av denna paragraf. Enligt detta stycke har järnvägen att tillgodose motpartens intressen genom att om möjligt bereda motparten tillfälle att vara företrädd vid undersökningen och i regel också sörja för att vittne är närvarande vid denna.

5 §

Om det vid undersökning enligt 4 § visar sig eller utan undersökning framgår att egendom, som resande tagit med sig i järnvägsfordon, är sådan att den inte får medföras som handresgods, bör järnvägen ha rätt att ingripa. Denna situation regleras för närvarande i 12 § järnvägstrafikstadgan genom en hänvisning till stadgans bestämmelser om järnvägens befogenhet med avseende på egendom som överlämnats för befordran som inskrivet resgods, fastän den 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.

När det gäller tvångsingripande mot resande som medför egendom som är otillåten som handresgods måste, till skillnad från vad som är fallet när det gäller inskrivet resgods, en besittningsrubbning ske. Genom hänvisningen till bestämmelserna om inskrivet resgods synes för närvarande en besittningsrubbning från järnvägens sida vara medgiven, om rubbningen sker för att möjliggöra att handresgodset avlägsnas från järnvägens område, oskadliggörs eller förstörs. För att genomföra annan åtgärd, t. ex. förvaring av ett illaluktande paket i utrymme på tåget där passagerare inte vistas, torde besittningsrubbning för närvarande inte få tillgripas.

Ingripanden av mindre räckvidd än avlägsnande, oskadliggörande eller förstöring av egendomen torde emellertid ofta vara tillräckliga för att undanröja

olägenheten av att resande 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. Enligt utredningens mening bör det 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 i fråga. Sådana bestämmelser föreslås i denna paragraf.

Paragrafen föreslås bli tillämplig på all egendom som resande i strid mot gällande föreskrifter för med sig som handresgods. Ett omedelbart omhändertagande av egendomen från järnvägens sida kan emellertid enligt förslaget komma i fråga endast om en sådan åtgärd är påkallad med hänsyn till egendomens farlighet, något som knappast kan väntas inträffa annat än i extrema fall. Annars bör den resandes besittning till den egendom som förorsakar olägenhet inte rubbas, om olägenheten kan undanröjas på annat sätt. Detta kan ske t. ex. genom att den resande tar egendomen med sig och lämnar tåget, överlämnar den till någon person utanför tåget eller eljest avlägsnar den från detta. Endast om den resande inte följer järnvägspersonalens uppmaning att avlägsna egendomen, bör personalen ha befogenhet att ta egendomen om hand. När det gäller egendom som genom sin skrymmande beskaffenhet eller av liknande skäl förorsakar olägenhet, torde situationen i regel kunna klaras upp utan några tvångsåtgärder. Som en sista utväg att få en lösning till stånd avses dock järnvägen kunna utnyttja befogenheten att ta egendomen om hand.

6 §

Den befogenhet som järnvägen föreslås få enligt 5 § omfattar bara rätten att ta egendomen om hand för att därigenom undanröja den olägenhet som uppstått genom att egendomen mot givna föreskrifter medförts som handresgods. Någon rätt för järnvägen att förfoga över egendomen i vidare mån än som behövs för att undanröja den akuta olägenheten följer inte av 5 §. Järnvägen har således i princip att förvara egendomen på sådant sätt att den resande utan onödig omgång kan återfå den. Utan att detta uttryckligen angetts i förslaget bör vad som föreskrivits om inskrivet resgods i 4 kap. 4 § tredje stycket, 6 och 7 §§ samt 8 § andra stycket kunna ges motsvarande tillämpning på handresgods som omhändertagits enligt 6 kap. 5 §.

När egendom, som järnvägen tagit om hand enligt det sagda eller tagit emot för befordran som inskrivet resgods, är av farlig beskaffenhet, kan i vissa fall inskränkning i järnvägens skyldighet att förvara egendomen vara befogad. Järnvägen måste nämligen anses ha rätt att vidtaga åtgärder för att avvärja den fara som egendomen utgör. I princip bör järnvägen därvid inte välja åtgärd som är till större men för egendomen än som är oundgängligen nödvändigt för att faran skall kunna avvärjas. Emellertid kan det inte begäras att järnvägen alltid skall lyckas finna just den åtgärd som innefattar det minst ingripande sättet att avvärja faran. En viss felmarginal måste tillåtas järnvägen vid valet av åtgärd. Detta uttrycks i första stycket av denna paragraf så, att järnvägen får bortskaffa, oskadliggöra eller förstöra egendomen, om det ej skäligen kan antagas, att faran kan avvärjas genom mindre ingripande åtgärd. Denna formulering är i huvudsak hämtad från 15 § vägtransportlagen.

Befordras farlig egendom som handresgods eller inskrivet resgods, kan det generellt antas att befordringen kommit till stånd i strid mot förutsättningarna för befordringsavtalet. Paragrafens första stycke gör 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 försiktighetsmått vid den tidpunkt då den tog emot godset till befordran. Med denna begränsning görs genom andra stycket den i första stycket angivna regeln tillämplig också på godsbefordran.

Åtgärd enligt första eller andra stycket innebär regelmässigt skada på den berörda egendomen. Sådan skada skulle formellt kunna hänföras under järnvägens befordrings- eller förvaringsansvar. Av uppenbara skäl skall dock nämnda skador inte föranleda ersättningsskyldighet för järnvägen. I tredje stycket har uttryckligen angetts att järnvägen i dessa fall inte är ersättningsskyldig gentemot vare sig resande, avsändare eller mottagare. 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 skada som uppkommit genom åtgärd för avvärjande av fara enligt denna paragraf inte avser annan skada än sådan som gäller själva egendomen. Undantag från ersättningsskyldighet gäller således t. ex. inte i fråga om skada på mark som använts vid förstöring av farlig egendom och som tillhör tredje man.

# 2 Förslaget till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

10 a §

Enligt nu gällande ordning föreligger en avsevärd olikhet i behandlingen av spårtrafiken och biltrafiken när det gäller vardera sidans skyldighet att ta del i ersättningen av skador som uppkommer i samband med kollision mellan spårfordon och motordrivna fordon. Medan skadelidande på spårfordonssidan enligt trafikskadelagen har rätt till trafikskadeersättning på rent objektiv grund för sina skador, har skadelidande på bilsidan enligt 1886 års lag rätt till ersättning av motsidan för sina skador bara om de kan visa att skadorna orsakats genom vållande av spårtrafikföretaget eller dess personal. Denna olikhet kommer enligt utredningens förslag att försvinna genom att ersättningsskyldigheten för ettvart av de båda trafikmedlen gentemot det andra baseras enbart på vållande och på bristfällighet i den för trafiken använda materielen. De överväganden som ligger bakom den föreslagna lösningen redovisas i avsnitt 6.2.3.5.

Genomförandet av denna lösning kräver vissa ändringar i trafikskadelagen. I denna finns för närvarande inte någon särreglering av rätten till trafikskadeersättning för skada som gäller spårfordon eller person eller egendom i sådant fordon. Skada av detta slag omfattas av den allmänna ersättningsregeln i 11 § trafikskadelagen, vilken tar sikte på de skadefall som inte behandlas i den närmast föregående paragrafen. Utredningen föreslår att mellan dessa båda paragrafer inskjutes en ny paragraf, 10 a §, som reglerar spårfordonssidans rätt till trafikskadeersättning för skada till följd av händelse som inträffat genom att spårfordon och motordrivet fordon samtidigt varit i trafik.

Tillämpningsområdet för denna paragraf omfattar i första hand skada på spårfordon och på personer eller egendom som befinner sig i färdmedlet i fråga. För att sådan skada skall kunna hänföras under paragrafen krävs att den har uppkommit till följd av trafik med både spårfordon och motordrivet fordon. Den i detta sammanhang typiska skadesituationen är sammanstötning mellan spårfordon och motorfordon, t. ex. i en plankorsning. För paragrafens tillämpning är det emellertid inte nödvändigt att en sammanstötning verkligen skett. I spårvägstrafik inträffar inte sällan s. k. inbromsningsolyckor, dvs. olyckor vid vilka företrädesvis passagerare kommer till skada, när spårfordonet bromsas häftigt för att undvika kollision med t. ex. en bil. På sådana olyckor är paragrafen tillämplig, om förutsättningarna härför i övrigt är för handen. Bland skadelidande som kan grunda rätt till trafikskadeersättning på denna paragraf märks spårtrafikföretag, resande och andra som färdas med spårtrafikmedlet och avsändare eller mottagare av gods som befordras med detta. Som framgår av 2 kap. 5 § förslaget till järnvägstrafiklag förutsätts

dock resande i regel inte kunna göra gällande rätt till trafikskadeersättning för skada, om han har möjlighet att få skadan ersatt av spårtrafikföretaget.

En förutsättning för att trafikskadeersättning skall kunna utgå enligt denna paragraf är som förut nämnts att skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av motordrivet fordon eller genom bristfällighet på fordonet. Denna grund för ersättningsskyldigheten motsvaras av de ansvarsregler som enligt 5 kap. 1 § andra stycket och 2 § andra stycket förslaget till järnvägstrafiklag avses gälla för spårtrafikföretag genom vars spårdrift skada tillfogas förare eller passagerare i motordrivet fordon som är i trafik eller fordonet eller egendom som befordras med detta. Enligt dessa ansvarsregler blir spårtrafikföretaget skyldigt att ersätta skadan, om denna har orsakats genom vållande på företagets sida eller genom bristfällighet i anordning av betydelse för spårdriften.

Skyldigheten för motorfordonsägarkollektivet att svara för trafikskadeersättning enligt denna paragraf innebär inte någon väsentligt mera betungande förpliktelse än den skadeståndsskyldighet som enligt skadeståndslagen kan komma i fråga för rättssubjekt i allmänhet. Enligt utredningens uppfattning bör därför någon beloppsmässig begränsning av trafikskadeersättningen inte förekomma utöver den begränsning som är föreskriven i 14 § trafikskadelagen. Att den som lidit skada med avseende på gods eller inskrivet resgods kan få nöja sig med begränsad ersättning om spårtrafikföretaget görs ansvarigt, får ses som en uppoffring i utbyte mot det förstärkta skadeståndsskydd som det stränga fraktföraransvaret innebär. Denna uppoffring bör inte komma sådan tredje man till godo som i princip bara är ersättningsskyldig på culpagrundval.[1] En utsträckning av ersättningsbegränsningen till förmån för tredje man förekommer visserligen i flera transporträttsliga regelsystem. Det är då fråga om fallet att någon medhjälpare till fraktföraren har vållat skadan och görs personligen ansvarig för denna av den skadelidande. Att medhjälparen i detta fall får åberopa reglerna om ersättningsmaximum till begränsning av sin egen skadeståndsskyldighet motiveras med att fraktföraren annars i praktiken skulle förmås att överta medhjälparens betalningsskyldighet och därmed till slut komma att stå för obegränsad ersättning. Risk för att begränsningsreglerna kringgås på detta sätt kan säkerligen finnas med tanke på det speciella förhållandet mellan fraktföraren och hans medhjälpare. Däremot bör det kunna hindras att de till förmån för spårtrafikföretag gällande begränsningsreglerna sätts ur spel genom återkrav av försäkringsgivare som har betalat obegränsad trafikskadeersättning. Utredningen återkommer till frågan på s. 324.

Med hänsyn till det sagda har utredningen inte föreslagit någon föreskrift om storleken av trafikskadersättning som skall utgå enligt denna paragraf. Därmed gäller den i 9 § trafikskadelagen intagna hänvisningen till skadeståndslagens föreskrifter om skadeståndets bestämmande. I enlighet härmed skall trafikskadeersättningen utan summamässig begränsning utgå med det belopp vartill skadan kan beräknas med ledning av skadeståndslagens föreskrifter.

Har resande eller varuhavare lidit skada som omfattas av denna paragraf, bör de 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.

[1] Detta resonemang är inte tillämpligt på skada som gäller egendom i resandes besittning och som uppkommer utan samband med personskada. Sådana skadefall saknar emellertid nämnvärd betydelse i detta sammanhang och kan därför här lämnas därhän.

Emellertid skulle det innebära att den skadelidande kunde tvingas vända sit åt två håll för att få full ersättning. Om den skadelidande så önskar bör han i stället kunna få hela skadan reglerad i ett och samma förfarande. Utredningen har därför inte föreslagit någon kanalisering till spårtrafikföretaget av ersättningskrav som gäller gods eller inskrivet resgods och inte heller av ersättningskrav avseende sådan egendom i resandes besittning som kommer till skada utan att den resande därvid också tillfogas personskada. Däremot föreslås i 2 kap. 5 § — i strid mot den nu uttalade principen — att kanaliseringsregeln skall omfatta skada på resandes handresgods och personliga egendom i övrigt, när skadan uppkommer i samband med att den resande själv kommer till skada. Det förefaller rimligast att sådan sakskada också när det gäller kanalisering likställs med personskada. Risken för att den resande inte skall kunna få till stånd en för hans del tillfredsställande reglering av sakskadan i samma förfarande som avser personskadan torde i praktiken vara obetydlig.

För att den föreslagna paragrafen skall bli tillämplig krävs som nämnts också, att skadan uppkommer medan såväl spårfärdmedlet som det motordrivna fordonet är i trafik. Att denna förutsättning har varit för handen har utan vidare varit klart i så gott som alla de verkliga sammanstötningsfall som utredningen har undersökt. I något enstaka fall skulle det dock kunna anses tveksamt om motorfordonet var i trafik. Detta gäller fall då stulna bilar placerats på järnvägsspår och övergivits. Enligt utredningens mening måste motorfordon som ställs upp på detta sätt anses vara i trafik. Också att spårfordon står stilla skall självfallet ibland betraktas som trafik, t. ex. under uppehåll på station eller hållplats. Däremot bör vagnar, som för mer än en kort stund ställs upp på ett stickspår, i allmänhet inte anses vara i trafik. Kommer sådan vagn i rörelse, bör förflyttningen betraktas som trafik oberoende av orsaken till rörelsen.

Det föreslagna undantaget från huvudregeln om rätt till trafikskadeersättning på objektiv grund gäller som förut sagts skada på spårfordon och på person eller egendom i sådant fordon. Har det i samband med sådan skada också uppkommit skada på egendom som ingår i spåranläggningen, skall enligt andra meningen i denna paragraf undantaget gälla också i fråga om sistnämnda skada. När exempelvis sammanstötning mellan bil och tåg i plankorsning medför skada på spår, banvall, ledningar, signalanordningar, stängsel och liknande skall enligt förslaget trafikskadeersättning utgå för denna skada bara om den visas ha orsakats genom vållande i samband med förandet av bilen eller genom bristfällighet på den. Om däremot ett motordrivet fordon i trafik, utan att spårfärdmedel direkt berörs av skadeförloppet, åstadkommer skada på egendom som ingår i spåranläggningen, skall trafikskadeersättning utgå för skadan på objektiv grund. Detta är således i regel fallet när vägbommar, varningsanordningar o. dyl. blir påkörda av bilar.

11 §

Den nya 10 a § föranleder vissa ändringar i 11 § första stycket trafikskadelagen. Detta stycke omfattar nu ”annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §”. Från styckets tillämpningsområde måste självfallet uteslutas också de skadefall på vilka i stället 10 a § skall tillämpas. Person- eller sakskada som anges i 10 a § skall emellertid under vis-

sa förhållanden falla under huvudregeln i 11 § första stycket, nämligen om skadan inte har ett särskilt samband med spårfordonstrafiken. Uttrycket "annan person- eller sakskada ... än som anges i" blir därför inte längre helt korrekt utan föreslås bli utbytt mot "person- eller sakskada ... i annat fall än som anges i".

12 §

Enligt 12 § trafikskadelagen kan trafikskadeersättning i vissa fall jämkas. Förutsättningarna för jämkning av ersättning för personskada anges i paragrafens första stycke. Dessa förutsättningar är identiska med dem som avses gälla för jämkning av skadestånd som utgår enligt 2 kap. 1 § eller 5 kap. 1 § i den föreslagna järnvägstrafiklagen. Av flera skäl kan det anses som så gott som uteslutet att frågan om jämkning av trafikskadeersättning för personskada som tillfogats någon ombord på spårfärdmedlet kommer att aktualiseras i praktiken. Skulle så trots allt ske, torde nuvarande regler inte ge upphov till några tillämpningssvårigheter.

I fråga om sakskada finns jämkningsregler i 12 § andra stycket trafikskadelagen. Enligt dessa kan trafikskadeersättning för skada på spårtrafikföretags, resandes och varuhavares egendom jämkas, om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Detta innebär att vållande av endera av transportören och trafikanten kan läggas även den andre till last. Trafikant som får befordrad egendom skadad under befordringen identifieras således i jämkningshänseende med transportören. Det berättigade i denna lösning kan ifrågasättas. Att vållande hos trafikanten själv får betydelse som bidragande skadeorsak i detta sammanhang är nämligen en mycket avlägsen möjlighet, och det kan synas egendomligt att transportörens bristande aktsamhet skall läggas just den till last gentemot vilken transportören genom befordringsavtalet förpliktat sig att iaktta aktsamhet. Emellertid synes jämkningsmöjligheten få ekonomiska konsekvenser för trafikanten bara i det inte så ofta förekommande fallet att skadan är större än det maximibelopp som gäller för transportören. I andra fall torde jämkningsregeln enbart få den verkan att ersättningskraven kanaliseras till transportören, vilket kan anses tillfredsställande.

Utredningen förespråkar därför inte någon omprövning av trafikskadelagens lösning av identifikationsfrågan. Om trafikskadelagens jämkningsregler förblir oförändrade, kommer det emellertid med den i 10 a § föreslagna regleringen att uppstå en omotiverad skillnad mellan förutsättningarna för ersättningsskyldighet och jämkning. Medan trafikskadeersättning skall utgå om skadan orsakats genom bristfällighet på det motordrivna fordonet, kan enligt nuvarande regler jämkning inte ske med anledning av att en motsvarande bristfällighet i anordning av betydelse för spårdriften har medverkat till skadan. Om en sådan jämkningsgrund finns eller inte kan knappast antas ha någon större praktisk betydelse. För konsekvensens skull föreslår utredningen emellertid ett tillägg till 12 § andra stycket trafikskadelagen. Tillägget har samma innebörd som andra meningen i stycket, nämligen att jämkning i angivna fall får äga rum inte bara när vållande utan också när bristfällighet har medverkat till skadan. Motsvarande möjlighet till jämkning av skadestånd som spårtrafikföretag har att utge anges i 5 kap. 3 § förslaget till järnvägstrafiklag.

20 §

Med tillämpning av ersättningsreglerna i 10 a § och jämkningsreglerna i 12 § trafikskadelagen kan slutligt avgöras vad spårtrafikföretag har rätt att på grund av egna skador uppbära i trafikskadeersättning. Företaget kan emellertid enligt 19 § trafikskadelagen vara berättigat till trafikskadeersättning på grund av att det har betalt skadestånd till trafikant eller annan för skada som omfattas av rätten till trafikskadeersättning. En motsvarande rätt till återkrav mot spårtrafikföretag föreligger enligt 20 § andra stycket trafikskadelagen, när försäkringsanstalt har betalat trafikskadeersättning för skada som omfattas av företagets ansvarighet.[1] Självfallet kan emellertid inte vardera sidan med stöd av dessa regler i full utsträckning föra över det slutliga betalningsansvaret till motsidan. En fördelning av den slutliga ersättningsskyldigheten skall ske enligt regler som anges i 20 § andra stycket trafikskadelagen.

De rättssubjekt mot vilka försäkringsanstalt enligt nämnda lagrum kan göra gällande återkrav är enligt lagrummets nuvarande lydelse ”ägare eller innehavare av järnväg eller spårväg”. Som framgår av avsnitt 2.4.1 föreslår utredningen, att den särskilda ansvarigheten för järnvägs ägare avskaffas. Vidare föreslår utredningen, att t. ex. uttrycket ”järnväg”, på motsvarande sätt som skett i bl. a. 1976 års lag, skall användas inte bara för att beteckna spåranläggningen utan också som benämning på det ansvariga rättssubjektet. Såväl ”ägare” som ”innehavare” blir därför enligt förslaget överflödigt i trafikskadelagens text.

Som villkor för försäkringsanstaltens återkravsrätt anges i trafikskadelagen, att ansvarighet för den aktuella skadan föreligger för spårtrafikföretaget ”enligt lag eller annan författning”. De regelkomplex som åsyftas i detta sammanhang är framför allt 1886 års lag, 1976 års lag och järnvägstrafikstadgan.[2] Det kan dock ifrågasättas om järnvägs ansvarighet för skada som rör gods eller inskrivet resgods omfattas av hänvisningen till ”lag eller annan författning”. Ansvarigheten för sådan skada kan nämligen inte anses ha blivit direkt reglerad genom järnvägstrafikstadgan, vars ansvarsbestämmelser i stället är att uppfatta som direktiv till järnvägarna om hur dessa skall förhålla sig när deras kontraktsansvar utformas, något som förutsätts ske genom avtal mellan järnvägen och trafikanten. Den tvekan som kan råda på denna punkt undanröjs emellertid om den föreslagna lagstiftningen genomförs. Alla de nämnda regelkomplexen ersätts då av järnvägstrafiklagen, som kommer att vara tillämplig på så gott som alla fall i vilka ansvar för spårtrafik kan komma i fråga. Det finns därför anledning att i detta stycke i trafikskadelagen uttryckligen nämna järnvägstrafiklagen. I enstaka fall kan det emellertid komma att inträffa att annan författning än järnvägstrafiklagen blir att tillämpa på frågan om spårtrafikföretags ansvarighet. Detta blir t. ex. förhållandet när det gäller skada på gods eller inskrivet resgods vars befordran är underkastad CIM resp. CIV. I det ibland förekommande fallet att gods befordras med spårväg kan skadeståndslagen vara tillämplig. Den nuvarande hänvisningen till ”annan författning” bör därför bibehållas.

Utredningens önskan att begränsa ingreppen i trafikskadelagens text till ett minimum medför att lydelsen av 20 § andra stycket inte helt korresponderar med innehållet i 10 a §. Sistnämnda lagrum har nämligen för enkelhetens skull fått en formulering som också inbegriper tunnelbana, medan detta tra-

[1] Med försäkringsanstalt likställs enligt 15 § andra stycket trafikskadelagen staten som självförsäkrare.

[2] Jfr Nordenson s. 320 f.

fikmedel inte omfattas av 20 § andra stycket. Någon praktisk betydelse torde dock detta inte ha.

Enligt sin nuvarande lydelse ger 20 § andra stycket trafikskadelagen försäkringsanstalt möjlighet att utöva återkravsrätt mot järnväg eller spårväg också i fall då skadan inte har något närmare samband med spårtrafiken. Om t. ex. en bilförare har kommit till skada när han vid körning till ett av en järnvägs godsmagasin måst göra en plötslig undanmanöver, skulle hans trafikförsäkringsgivare kunna återkräva utbetald trafikskadeersättning av järnvägen, om undanmanövern förorsakats av att en järnvägsman i tjänst gått ut framför bilen utan att se sig för. En sådan användning av återkravsrätten innebär en omotiverad särbehandling av spårtrafikföretagen, och det har ifrågasatts om en sådan särbehandling verkligen varit åsyftad.[1] I alla händelser förefaller det vara befogat att nu begränsa återkravsrätten till de situationer i vilka spårtrafikföretagen bär befordrings- eller driftsansvar för skadan. Utredningen föreslår därför att 20 § andra stycket görs tillämpligt bara på skada som uppkommer under förhållanden som avses i 10 a §.

Försäkringsanstalts återkrav mot järnväg eller spårväg skall enligt den nuvarande formuleringen i trafikskadelagen bifallas "i den omfattning som är skälig med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor och omständigheterna i övrigt". Utredningen föreslår inte någon ändring av ordalydelsen i denna föreskrift. Med den reglering av ansvarsförhållandena som utredningen förordar får dock föreskriften delvis en annan innebörd. Som utvecklats i den allmänna motiveringen skulle det enligt utredningens bedömning stöta på nästan oöverstigliga svårigheter att lägga "riskfördelningssynpunkter" till grund för avgörandet av hur stor del av skadeersättningen som försäkringsanstalten i varje enskilt fall bör återfå. Enligt utredningens förslag äger en mera schematisk riskfördelning rum genom att vardera sidan i princip har att stå för ersättningen av skadorna på den egna sidan. Endast om "trafikvållande" kan påvisas på endera sidan, kan det komma i fråga att denna sida skall delta i ersättningen av motsidans skador.[2] Behovet av återkravsreglerna minskar således enligt utredningens förslag, eftersom trafikförsäkringsgivaren enligt detta inte blir ersättningsskyldig på objektiv grund för skador på spårtrafiksidan. Frågan om återkrav kan emellertid aktualiseras när försäkringsanstalt på objektiv grund har ersatt personskada som tillfogats förare eller passagerare i det motordrivna fordonet eller person- eller sakskada som tillfogats tredje man, t. ex. en fastighetsägare som fått egendom förstörd när en bil efter kollision med ett tåg slungats in på hans fastighet. Återkrav kan självfallet också komma i fråga, när försäkringsanstalt på grund av "trafikvållande" på motorfordonssidan ersatt sakskada som tillfogats resande eller varuhavare på spårfordonssidan.

Fördelningen av den slutliga ersättningsskyldigheten i återkravssituationen bör enligt utredningens mening så långt möjligt ske med ledning av schematiska regler, vars tillämpning inte kräver någon omfattande utredning. Den principiella utgångspunkten bör som hittills vara att vardera sidans ersättningsskyldighet bör fastställas "med hänsyn till grunden för ersättningsansvaret på ömse sidor". Denna formulering bör, enligt vad utredningen förordar, anses uttrycka den i svensk rätt traditionella uppfattningen att den som svarar för vållande är närmare att bära ersättningsskyldigheten än den som svarar på rent objektiv grund.[3] Det faktiska tillämpningsområdet för trafikförsäkrings-

[1] Jfr Nordenson s. 321 f.

[2] Med "trafikvållande" menas här skadeorsakande genom fel eller försummelse eller bristfällighet hos trafikmedlet.

[3] Jfr Hellner s. 189—199.

anstalts återkravsrätt mot järnväg eller spårväg torde nämligen vara alltför begränsat för att införandet av nya skadeståndsrättsliga principer här kan vara på sin plats.

Utgångspunkten vid fördelningen av den slutliga ersättningsskyldigheten bör således vara att fastställa vad som på vardera sidan utgör grunden för ersättningsskyldigheten. Härvidlag kan fyra olika konstellationer förekomma. För det första kan ersättningsskyldigheten på båda sidor vila på objektiv grund. Detta blir i regel fallet när en händelse i samband med trafik med såväl spårfordon som motordrivet fordon medför skada för utomstående tredje man (t. ex. fastighetsägaren i det nyss anförda exemplet). Om inte "omständigheterna i övrigt" föranleder till annat, bör den slutliga ersättningsskyldigheten i detta fall fördelas lika på båda sidor. — För det andra kan ersättningsskyldighet på objektiv grund för försäkringsanstalten stå emot "trafikvållandeansvar" på spårfordonssidan. Detta är fallet när förare eller passagerare i motordrivet fordon skadats. Bortsett från möjligheten att "omständigheterna i övrigt" kan ge annat resultat, bör ett bevisat "trafikvållande" på spårtrafikföretagets sida medföra att företaget ensamt får stå för skadeersättningen. — För det tredje kan försäkringsanstalt på grund av "trafikvållande" ha ersatt skada, för vilken spårtrafikföretaget är ersättningsskyldigt på grund av befordringsansvar eller spårdriftsansvar. Detta kan inträffa när skada tillfogats passagerare eller personal på spårfärdmedel eller uppkommit på resgods eller gods som befordras med detta. Liksom i närmast föregående typfall bör här — om inte "omständigheterna i övrigt" ger skäl för en annan lösning — hela ersättningsskyldigheten läggas på den sida som svarar på grund av "trafikvållande". I fråga om ersättning för personskada som tillfogats resande med spårfärdmedel kan fördelningen av den slutliga ersättningsskyldigheten till följd av kanaliseringsregeln i 2 kap. 5 § inte aktualiseras i form av återkrav från försäkringsanstaltens sida. De bedömningsgrunder som angetts nu får i stället användning i fråga om krav på trafikskadeersättning som spårtrafikföretag framställer med stöd av 19 § första stycket trafikskadelagen. — För det fjärde kan en skada omfattas av dels en på "trafikvållande" grundad skyldighet att utge trafikskadeersättning, dels en på vanligt vållande grundad skadeståndsskyldighet för spårtrafikföretaget. Denna situation kan uppkomma när egendom i en spårfordonspassagerares besittning skadas utan att passageraren själv kommer till skada. Detta fall har ringa betydelse från ekonomisk synpunkt, och i enkelhetens intresse bör de båda typerna av vållande kunna betraktas som likvärdiga. I den mån inte "omständigheterna i övrigt" kräver beaktande, bör ersättningsskyldigheten således fördelas lika på båda sidor.

Det sagda innebär att den vars ersättningsskyldighet är oberoende av vållande kan åberopa detta till befrielse från — eller i det först nämnda fallet till nedsättning av — den slutliga ersättningsskyldigheten. Att ersättningsskyldighet föreligger oberoende av vållande bör emellertid inte tillmätas betydelse, om det klarlagts att i det konkreta fallet ett vållande (inkl. trafikvållande) har utlöst ersättningsskyldigheten. Om denna princip tillämpas på de i föregående stycke nämnda fallen, blir resultatet följande. I fallet att en fastighetsägare lidit skada vid kollision mellan bil och tåg, bör hela ersättningsskyldigheten i princip läggas på järnvägen, om vållande visas vara för handen på dess sida men inte bevisas på motorfordonssidan. Har trafikskadeersättning utgått för skada som tillfogats förare eller passagerare i motordrivet fordon, bör den

schematiska regeln att det på vållande grundade spårdriftsansvaret skall tas i anspråk ge plats för en bedömning grundad på graden av vållande på båda sidor. När vållande på spårtrafikföretagets sida har medverkat till att skada tillfogats personer på spårfärdmedlet eller egendom som befordrats med detta, bör på motsvarande sätt motorfordonssidans på vållande grundade ersättningsskyldighet reduceras till vad som kan anses svara mot vållandet på den sidan. På grund av kanaliseringsregeln och den i fråga om jämkning gällande identifikationsregeln behöver försäkringsanstalterna i dessa fall inte anlita återkravsvägen, men den angivna situationen kan aktualiseras vid krav från spårtrafikföretagets sida. Vid eventuell tvist om vem som slutligt skall bära kostnaderna för ersättning av sådan skada på egendom i spårfordonspassagerares besittning som uppkommit utan att passageraren i samband därmed lidit personskada, kan en närmare bedömning av vållandet på ömse sidor föranleda att den principiella hälftendelningen av den slutliga ersättningsskyldigheten frångås.

Formellt bör den nu åsyftade närmare bedömningen av vållandet i det konkreta fallet hänföras under beaktandet av "omständigheterna i övrigt". Till de omständigheter som måste beaktas under denna del av prövningen hör också verkan av reglerna om tillämpning av särskild beräkningsgrund för eller beloppsmässig begränsning av spårtrafikföretagens ersättningsskyldighet (jfr 1 kap. 8 §, 2 kap. 4 och 9 §§, 3 kap. 28 och 30 §§ samt 4 kap. 10 och 11 §§ förslaget till järnvägstrafiklag). Som tidigare nämnts bygger utredningens förslag på förutsättningen att utomstående skadevållare inte skall få tillgodoräkna sig den begränsning av ersättningsskyldigheten som medgivits transportören vid avvägningen av vilka rättigheter och skyldigheter som rimligen bör tillkomma parterna i befordringsavtalet. Det enda fall i vilket de speciella beräknings- och begränsningsreglerna avses komma till användning utanför kontraktsförhållandet är när anställd eller annan medhjälpare hos spårtrafikföretag personligen görs ansvarig för skada som han har vållat i sin tjänst eller sitt uppdrag. Däremot bör dessa regler inte tillämpas vid bestämningen av trafikskadeersättning. När försäkringsanstalt framställer återkrav mot spårtrafikföretag bör emellertid beaktas, att företaget inte återkravsvägen åläggs större ersättningsskyldighet än som skulle ha blivit fallet, om ersättningskrav av den skadelidande framställts direkt mot företaget.[1] Med den reglering av förhållandet mellan spåransvar och bilansvar som utredningen föreslår får det emellertid antas att den angivna situationen endast sällan kommer att uppstå. Den kan uppkomma bara i sådana fall då egendom som i den resandes besittning eller som inskrivet resgods eller gods befordras med spårfärdmedel kommer till skada under omständigheter som innebär vållande på såväl spårfordonssom motorfordonssidan. I dessa fall föreligger möjlighet att jämka trafikskadeersättningen.

[1] Jfr prop. 1975/76:15 s. 130.

# 3 Förslaget till förordning om järnvägs befordringsskyldighet m. m.

1 §

Enligt nuvarande ordning får järnväg inte vägra att utföra personbefordran, i den mån vissa förutsättningar för befordringen är uppfyllda. Bestämmelser om denna befordringsskyldighet finns i 6 § första stycket järnvägstrafikstadgan, där också järnvägs skyldighet att befordra inskrivet resgods behandlas. Utredningen har inte i uppdrag att företa någon prövning av det materiella innehållet i den bestående befordringsskyldigheten. De regler om befordringsskyldighet som har tagits upp i detta författningsförslag har därför väsentligen samma sakliga innebörd som motsvarande regler i järnvägstrafikstadgan. I redaktionellt hänseende skiljer sig emellertid de nu föreslagna reglerna på några punkter från de gällande. Detta är fallet med denna paragraf bl. a. genom att den i motsats till 6 § första stycket järnvägstrafikstadgan inte inbegriper befordran av inskrivet resgods. Sådan befordran behandlas i förslaget i 3 §. Vidare avviker den föreslagna texten från den nuvarande bl. a. genom att orden "enligt gällande normalvillkor" utelämnats. Att järnvägarna skulle vilja kringgå befordringsskyldigheten genom att i visst fall betinga sig villkor som är oantagbara för den resande är osannolikt, och utrymmet för ett sådant tillvägagångssätt blir i praktiken mycket begränsat, eftersom rättsförhållandet mellan järnvägen och den resande på viktigare punkter avses bli bestämt genom lagregler som är tvingande till den resandes förmån. När det å andra sidan gäller frågan hur järnvägen skall bli löst från befordringsskyldighet gentemot resande som sätter normalvillkorens innehåll åsido, torde undantagsbestämmelserna i 2 § lämna tillräckliga möjligheter. En hänvisning till normalvillkoren förefaller således kunna undvaras i 1 §. Frånvaron av en sådan hänvisning får självfallet inte tolkas som något avsteg från principen att de resande skall behandlas lika, inte bara i fråga om tillämplig taxa utan också i fråga om villkoren i övrigt.

2 §

Utan hinder av den offentligrättsliga befordringsplikten får järnväg enligt 10 § första stycket järnvägstrafikstadgan vägra att befordra den som stör ordningen, uppträder berusad, äventyrar eller kan befaras äventyra säkerheten i järnvägsdriften eller ej ställer sig till efterrättelse järnvägspersonals tillsägelse i tjänsten. I utredningens förslag har motsvarande undantag från befordringsplikten tagits upp i denna paragraf, vars text utan större ändringar är hämtad från järnvägstrafikstadgan. Den passus i järnvägstrafikstadgan som

anger att en person kan vägras befordran "även om han innehar färdbiljett eller erlagt befordringsavgift" återges dock inte i utredningens förslag. Anledningen härtill är att det i förordningens form bara torde vara möjligt att medge undantag från den offentligrättsliga befordringsplikten men inte befrielse från den civilrättsliga skyldigheten att fullgöra det avtal om befordran som föreligger när järnvägen lämnat ut färdbiljett eller mottagit befordringsavgift. Sådant avtal måste fullgöras, om det inte hävs. Några särskilda regler om hävande av befordringsavtal föreslås inte av utredningen. Som framgår av avsnitt 3.7 anser emellertid utredningen, att järnvägen med stöd av allmänna rättsgrundsatser bör vara berättigad att häva ett ingånget befordringsavtal, om den resande beter sig på sätt som anges i denna paragraf.

3 §

I denna paragraf behandlas järnvägens skyldighet att sörja för befordran av resgods som resande för detta ändamål överlämnar till järnvägen. Vad gäller omfattningen av denna skyldighet ansluter sig förslaget till vad som tillämpas för närvarande. Detta kan möjligen innebära en viss inskränkning av befordringsskyldigheten i förhållande till vad som nu föreskrivs i 6 § första stycket järnvägstrafikstadgan. Enligt stadgan är nämligen järnvägen, om vissa förutsättningar är uppfyllda, skyldig att befordra inskrivet resgods "med tåg som medföra sådant resgods". Det ligger närmast till hands att tolka denna föreskrift så, att järnvägen skulle vara skyldig att på sträckor som befares med resgodsförande tåg befordra resgods, som en resande vill skriva in, mellan de platser på vilka den resande kan börja och sluta sin resa. I normalvillkoren art. 3.2 har emellertid järnvägarna beskrivit befordringsskyldigheten med användande av den särskilda bestämningen att skyldigheten bara omfattar befordran "mellan trafikanstalter, där resgods får inlämnas respektive utlämnas". I den mån denna beskrivning innefattar en inskränkning i den befordringsskyldighet som föreskrivs i stadgan, synes inskränkningen ha godtagits av statsmakterna. Enligt utredningens mening bör detta komma till synes i den nya författningstexten. För att undvika redaktionella otympligheter har utredningen valt att i författningstexten behandla skyldigheten att befordra inskrivet resgods fristående från skyldigheten att utföra personbefordran.

Från skyldigheten att befordra inskrivet resgods gäller tämligen omfattande undantag. Dessa anges för närvarande i 17 § järnvägstrafikstadgan. Bestämmelserna i nämnda paragraf har utan någon saklig ändring förts över till den föreslagna förordningen och bildar där 3 § andra stycket.

4 §

Denna paragraf handlar om järnvägs skyldighet att befordra gods. Paragrafen har samma innehåll som 6 § andra stycket järnvägstrafikstadgan. De föreskrifter som enligt författningstexten meddelas i särskild ordning finns för närvarande i *förordningen* (1979: 434) *om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer*. Vissa skäl kan anses tala för att innehållet i nämnda förordning inarbetas i den föreslagna förordningen om järnvägs befordringsskyldighet m. m. Det tillkommer emellertid inte utredningen att ta ställning härtill.

5 §

Av föregående paragraf framgår motsättningsvis att järnväg inte har någon skyldighet att åta sig godsbefordran på affärsbanenätet. I en viss situation kan emellertid skyldighet att befordra gods sägas råda också i fråga om affärsbanenätet. Om gods har tagits emot för genomgångsbefordran, får nämligen enligt 6 § tredje stycket järnvägstrafikstadgan en efterföljande järnväg inte vägra sin medverkan i befordringen enligt befordringsavtalet, om det inte finns synnerliga skäl för järnvägen att vägra. Denna föreskrift har utan någon ändring förts över till denna paragraf i den föreslagna förordningen.

6 §

Enligt 1925 års järnvägstrafikstadga gällde ursprungligen att fraktsedel skulle upprättas i enlighet med ett formulär, vilket som bilaga B fanns fogat till stadgan. Formuläret var således att anse som fastställt av Kungl. Maj:t. Sedermera ändrades denna ordning så, att formulär till fraktsedeln skulle fastställas av styrelsen för statens järnvägar. I 1966 års järnvägstrafikstadga finns inga föreskrifter om att fraktsedel skall vara utformad efter något i detalj fastställt mönster. Snarast ger stadgans föreskrift att "fraktsedel skall upprättas av avsändaren" intryck av att avsändaren, självfallet med iakttagande av bestämmelserna om antalet fraktsedelsblad och om dessas materiella innehåll, skulle ha rätt att i övrigt bestämma fraktsedelns utseende efter eget gottfinnande. Genom normalvillkoren (särskilt bilaga 6 art. 1.4) får järnvägarna emellertid anses ha förbehållit sig rätt att avvisa användning av fraktsedlar, som inte har utformats i överensstämmelse med någon av de modeller som nämns men dock inte närmare beskrivs i normalvillkoren.

Av tradition har avtal om godsbefordran med järnväg betraktats som realavtal. Bindande avtal har ansetts komma till stånd först i och med att godset jämte fraktsedel överlämnas till järnvägen. Som anförts i avsnitt 4.2.3.1 bör det emellertid inte finnas något hinder för en trafikant att i god tid före den avsedda transporten få till stånd ett bindande befordringsåtagande från järnvägens sida, något som självfallet kan vara viktigt när järnvägen inte har någon offentligrättslig befordringsplikt. I den mån avtal har träffats på detta sätt utan att frågan om transporthandling närmare reglerats kan järnvägen enligt 3 kap. 3 § förslaget till järnvägstrafiklag inte vägra att ta emot fraktsedel utan att därigenom göra sig skyldig till avtalsbrott. Järnvägen bör emellertid inte belastas med de svårigheter som det skulle innebära, om den behövde ta emot fraktsedlar i ett otal olika utföranden. För att det klarare och entydigare än för närvarande skall framgå, att fraktsedel måste upprättas efter vissa givna mönster, föreslår utredningen i nyssnämnda lagrum att det skall åligga regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att fastställa hur fraktsedlar skall vara utformade.

Som nämnts fastställdes fraktsedelsformulär tidigare av Kungl. Maj:t. Uppgiften överflyttades emellertid den 1 januari 1940 till statens järnvägar.[1] Med eller utan författningsstöd har SJ sedan dess bestämt fraktsedelns utseende. Från principiella utgångspunkter kan det möjligen anses oriktigt att befogenheten att besluta om hur fraktsedel skall vara redigerad anförtros åt en av parterna i befordringsavtalet. Denna befogenhet inrymmer emellertid inte

[1] Se SFS 1939: 751.

någon möjlighet att påverka de rättsliga relationerna mellan parterna. Under den långa tid som befogenheten faktiskt har utövats av SJ synes någon kritik häremot inte ha förekommit. Det kan således knappast finnas några reella betänkligheter mot att uppgiften att utforma mönster för hur fraktsedel skall ställas upp anförtros åt SJ, som uppenbarligen förfogar över den för uppgiften nödvändiga sakkunskapen. I denna paragraf föreslås därför en föreskrift av innehåll, att det skall ankomma på SJ att fastställa utformningen av fraktsedel enligt 3 kap. 3 § förslaget till järnvägstrafiklag.

7 §

Bestämmelser om förfarandet med egendom som upphittas i järnvägsfordon eller på järnvägsområde finns för närvarande i 97—99 §§ järnvägstrafikstadgan. Inom fyndlagstiftningsutredningen (Ju 1978: 05) pågår arbete på en ny hittegodslagstiftning, vilken enligt vad som inhämtats från nämnda utredning sannolikt också kommer att innefatta de fall som nu regleras i järnvägstrafikstadgan. Den nya hittegodslagstiftningen kan emellertid inte väntas bli genomförd förrän något efter den tidpunkt då den nya regleringen rörande järnvägstrafik kan beräknas träda i kraft. Under mellantiden bör den angivna frågan kunna regleras i denna förordning. Utredningen har därför tagit upp föreskrifter i ämnet i den sista paragrafen i den föreslagna förordningen. I sak stämmer dessa föreskrifter i stort sett överens med vad som gäller nu. Att låta de nämnda paragraferna i järnvägstrafikstadgan fortsätta att gälla när stadgan i övrigt upphävs är självfallet också en möjlig utväg. Eftersom i dessa paragrafer hänvisas till stadgans bestämmelser om inskrivet resgods som ej avhämtas och dessa bestämmelser föreslås bli ersatta med bestämmelser i 4 kap. järnvägstrafiklagen, kan dock nämnda paragrafer inte behållas oförändrade.

# Statens offentliga utredningar 1980

## Kronologisk förteckning

1. Fjorton dagars fängelse. Ju.
2. Skolforskning och skolutveckling. U.
3. Lärare i högskolan. U.
4. Preskriptionshinder vid skattebrott. B.
5. Förenklad skoladministration. U.
6. Offentlig verksamhet och regional välfärd. I.
7. Kompensation för förvandlingsstraffet. Ju.
8. Privatlivets fred. Ju.
9. Övergång till fasta bränslen. I.
10. Ökad kommunal självstyrelse. Kn.
11. Vildsvin i Sverige. Jo.
12. Mineralpolitik. I.
13. Lönar det sig att tillsätta fluor i dricksvattnet? S.
14. Kärnkraftens avfall. I.
15. Läromedlen i skolan. U.
16. Vissa frågor rörande flerhandikappade. S.
17. Datateknik och industripolitik. I.
18. Att vara skolledare. U.
19. Fler kvinnor som skolledare. U.
20. Jämställdhet i statsförvaltningen. B.
21. Hem och skola. U.
22. Utbyggnad av yrkesmedicinen. A.
23. Statligt kunnande till salu. B.
24. Bättre miljöinformation. Jo.
25. Studiestöd. U.
26. Mot bättre vetande. U.
27. Barn och vuxna. S.
28. Massmediakoncentration. Ju
29. Vilt och trafik. Jo.
30. Den sociala selektionen till gymnasiestadiet. U.
31. Offentlighetsprincipen och ADB. Ju.
32. Stödet till dagspressen. U.
33. Vattenplanering. Jo.
34. Handikappad-integrerad-normaliserad-utvärderad. U.
35. Energi i utveckling. EFUD 81. I.
36. Arbetskooperation. I.
37. Ny järnvägslagstiftning II. Ju.

# Statens offentliga utredningar 1980

## Systematisk förteckning


### Justitiedepartementet
Fjorton dagars fängelse. [1]
Kompensation för förvandlingsstraffet. [7]
Privatlivets fred. [8]
Massmediekoncentration. [28]
Offentlighetsprincipen och ADB. [31]
Ny järnvägslagstiftning II. [37]

### Socialdepartementet
Lönar det sig att tillsätta fluor i dricksvattnet? [13]
Vissa frågor rörande flerhandikappade. [16]
Barn och vuxna. [27]

### Budgetdepartementet
Preskriptionshinder vid skattebrott. [4]
Jämställdhet i statsförvaltningen. [20]
Statligt kunnande till salu. [23]

### Utbildningsdepartementet
Skolforskning och skolutveckling. [2]
Lärare i högskolan. [3]
Förenklad skoladministration. [5]
Läromedlen i skolan. [15]
Utredningen om kvinnliga skolledare. 1. Att vara skolledare. [18]
2. Fler kvinnor som skolledare. [19]
Hem och skola. [21]
Studiestöd. [25]
Mot bättre vetande. [26]
Den sociala selektionen till gymnasiestadiet. [30]
Stödet till dagspressen. [32]
Handikappad-integrerad-normaliserad-utvärderad. [34]

### Jordbruksdepartementet
Jakt- och viltvårdsberedningen. 1. Vildsvin i Sverige. [11] 2. Vilt och trafik. [29]
Bättre miljöinformation. [24]
Vattenplanering. [33]

### Arbetsmarknadsdepartementet
Utbyggnad av yrkesmedicinen. [22]

### Industridepartementet
Offentlig verksamhet och regional välfärd. [6]
Övergång till fasta bränslen. [9]
Mineralpolitik. [12]
Kärnkraftens avfall. [14]
Datateknik och industripolitik. [17]
Energi i utveckling. EFUD 81. [35]
Arbetskooperation. [36]

### Kommundepartementet
Ökad kommunal självstyrelse. [10]


Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.

LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38-05578-
ISSN 0375-250X