

Nr 194.

Av herr **Holmbäck**, angående översyn av gällande regler om järnvägs ansvar för skada å gods.

Gällande järnvägstrafikstadga av den 12 juni 1925 behandlar i §§ 80 till 93 (jfr även § 94) järnvägs ansvar för förlust, minskning eller skada å gods. Huvudregeln återfinnes i § 80. Enligt detta stadgande är järnvägen ansvarig för skada, som (under tiden från godsets mottagande till befordring till dess utlämnande eller tills järnvägen jämlikt bestämmelserna i järnvägstrafikstadgan upplagt godset till förvaring) uppstått till följd av att godset gått förlorat, minskats eller skadats, där ej skadan uppkommit genom händelse av högre hand (force majeure) eller antagas må att förlusten, minskningen eller skadan orsakats genom att emballage saknats eller varit bristfälligt eller otillräckligt, genom den förfogandeberättigades vållande, genom något förfogande av honom, som icke föranletts av järnvägens försummelse, eller genom godsets naturliga beskaffenhet, såsom genom inre förstörelse, avdunstning, bortdamning eller vanligt läckage. Denna regel — som i många fall ålägger järnvägen ansvarsskyldighet för skada, som uppstått genom olyckshändelse utan att det varit fråga om force majeure — modifieras emellertid särskilt genom bestämmelser i § 81. Enligt dessa bestämmelser befrias järnvägen från ansvarsskyldighet i flera särskilt uppräknade fall och får därvid en bevispresumtion till sin fördel. Om efter förhandenvarande omständigheter att döma inträffad skada kan tillskrivas viss av de i paragrafen nämnda orsakerna, antages intill dess motsatsen göres sannolik att skadan härrör av denna orsak.

De i § 80 givna reglerna stodo till för några år sedan i rätt nära överensstämmelse med reglerna rörande bortfraktares ansvar vid sjötransporter. I 142 § sjölagen stadgades bl. a. att bortfraktaren var ansvarig för, att gods förkommit, skadats eller minskats sedan det mottagits till inlastning och innan det avlämnats, såvida icke kunde antagas att förlusten, skadan eller minskningen tillkommit genom sjöolycka, uppbringning eller annan olyckshändelse, som det ej stått i befälhavarens eller besättningens makt att avvärja, eller orsakats av bristfällighet i godsets inpackning eller av dess egen beskaffenhet att lätt fördärvas eller minskas, såsom när spannmål sammanbrinner, flytande varor avdunsta eller utläka eller när kreatur dö. Även här finner man ett ansvar från fraktförarens sida även för olyckshändelse som icke orsakats av force majeure. Efter de ändringar i sjölagen, som ägt rum den 5 juni 1936 och jämlikt kungl. kungörelsen den 17 juni 1938 trätt i kraft den 1 januari 1939, har emellertid överensstämmelsen mellan järnvägstrafikstadgans och sjölagens regler upphört. 118 § sjölagen, som nu-

mera innehåller huvudstadgandet om bortfraktarens ansvar för godset, ger uttryck för en ren culparegel, och ansvarighet för olyckshändelse skall alltså icke längre principiellt åligga bortfraktaren. »Förkommer, minskas eller skadas gods», stadgar 118 §, »medan det är i bortfraktarens vård ombord eller i land, vare han därför ansvarig, där ej antagas må, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som icke kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar». Samtidigt har, i överensstämmelse med tankegången i de s. k. Haagreglerna, för inrikes sjöfart och för utrikes sjöfart i de fall, då Konungen under förutsättning av ömsesidighet så förordnar, genom 122 § sjölagen stadgats förbud mot att såvida fråga är om annat gods än levande djur och däckslast eller om vissa särskilt angivna förbehåll, inskränka bortfraktarens ansvarighet från lastningen till lossningen. För utländsk sjöfart i allmänhet ha Haagreglerna genomförts genom lag den 5 juni 1936 i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

Då sjölagen numera utbytt sina äldre regler mot mera moderna stadganden, vilka stå närmare allmänna obligationsrättsliga grundsatsar, synas även järnvägstrafikstadgans regler om järnvägens ansvar för anförtrott gods böra underkastas en revision i syfte att skapa enhetlighet mellan dem och de nya sjörättsliga grundsatserna. En särskild anledning härtill är att de i 81 § järnvägstrafikstadgan angivna reglerna, vilka i realiteten äro förbehåll från järnvägens sida om ett mindre ansvar än som skulle följa av allmänna obligationsrättsliga grundsatsar och alltså icke stå i överensstämmelse med den grundsats som går igenom Haagreglerna, genom den bevispresumtion, som är förbunden med dessa regler, i praktiken kunna verka hårda. Så snart järnvägen styrker att en skada *kan* tillskrivas i paragrafen angiven orsak, måste godsets ägare göra sannolikt att skadan härrört av annan orsak. Detta är vida strängare mot godsets ägare än den regel, som återfinnes i den redan angivna 118 § sjölagen.

Utom nu angivna principiella orsak till revision av järnvägstrafikstadgans regler, må det tillåtas att påpeka ett par detaljbestämmelser, som innebära olägenheter för järnvägstrafikanterna.

Enligt järnvägstrafikstadgans bilaga A avdelning A punkt 3 ansvarar järnväg för dyrbarheter endast med ett belopp av högst 500 kronor för varje sändning. Genom penningvärdets sjunkande har detta belopp i realiteten blivit vida lägre än förut. I den mån icke maximeringen helt kan borttagas, synes gränsen böra höjas.

Enligt 93 § järnvägstrafikstadgan utgår ersättningen till ledamot av skiljenämnd med 20 kronor för varje sammanträdesdag. Detta belopp är för lågt. Det kan tvinga den befraktare, som vill hänskjuta ett anspråk under skiljenämnd, att nöja sig med en mindre kvalificerad person till ledamot i skilje-

nämnden. Knappast någon advokat torde numera vara villig att tjänstgöra som ledamot i en skiljenämnd mot en ersättning av 20 kronor.

På grundval av vad nu angivits får jag hemställa,

att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om översyn av reglerna i gällande järnvägstrafikstadga om järnvägs ansvar för skada å gods.

Stockholm 25 januari 1943.

Å. Holmbäck.
